ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170014 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, Inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr.**

Nr. 22-23. Rok wydania siódmy. | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 22 czerwca 1928 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 217**

Konkurencja

W środkowej części naszego numeru czytelnik znajdzie jak notatkę komentującą ogłoszenie ujścia pod Schiewenhorst za zamknięte, tak też wyroki polskiej Izby Morskiej i gdańskiego Seeamtu w sprawie wyrzucenia się na brzeg lichtugi „Stefek" również pod Schiewenhorst.

Między obydwoma faktami, awarją lichtugi przed ujściem 2-go czerwca a ogłoszeniem Zollamtu o zamknięciu ujścia dla żeglugi morskiej z Tczewa, wywieszonem w dniach następnych, bezpośredniego związku widoczne być nie może. Jednak aż do 20-go czerwca, kiedy zapadły wyroki sądowo-morskie w sprawie postępowania kapitana i załogi lichtugi „Stefek" podczas jej awarji, asekuracja morska mogła być, i jak możnaby nawet udowodnić, była wciąż pod wrażeniem, że lichtuga „Stefek" wyrzuciła się na brzeg dlatego, że korzystała z niewłaściwej drogi żeglownej.

Oczywiście, Zollamt gdański, ogłaszając drogę na morze jako „gesperrt" traktował ją jako drogę celną, gdyż nie może wydawać orzeczeń w sprawach nawigacyjnych, a jak wiadomo ujście pod Schiewenhorst jest już trzeci rok używane jako ujście nawigacyjne. Asekuratorzy jednak niezbyt skłonni są wdawać się w rozróżnienia, które mogłyby być ewentualnie pojęte na korzyść strony ubezpieczonej. W każdym razie stanowisko władz celnych w Gdańsku, zajęte natychmiast po wypadku, przypadkowo, czy nie przypadkowo, w stosunku do tej awarji odegrała rolę czynnika hamującego wypłatę ubezpieczenia, a w ten sposób poważnie szkodziło towarzystwu żeglugi morskiej „Wisła-Bałtyk" w Tczewie.

Dopiero podwójne decyzje Izby Morskiej i Seeamtu, uznające zachowanie się lichtugi morskiej „Stefek" łącznie z pozostawaniem na redzie na kotwicy, gdyż stacje meteorologiczne nie przewidywały silnego wiatru, — za fachowe pod każdym względem, obroniły słuszne interesy „Wisły-Bałtyk" w tym wypadku.

Siła złego — na jednego. Żegluga Wisła-Bałtyk, która obecnie przy nieprzebagrowanem ujściu i niskich frachtach, oraz częściowem uruchomieniu swego taboru musi walczyć z poważnemi trudnościami, by ruch znowu rozwinąć, musiała wybierać, albo opłacać dwóch gdańskich urzędników na swój koszt za 600 gld. miesięcznie, albo zamknąć żeglugę. Incydent z zatrzymaniem statków miał tę dobrą stronę, że statki kursują nadal nie opłacając **prywatnego** haraczu 600 gld. miesięcznie, rzecz nieznana nie tylko w Gdańsku przy przejściu przez Nowyport, lecz i wogóle gdziekolwiek.

Przyjdzie niewątpliwie czas, gdy w ujściu Wisły będzie sporo pracy celnej, dzisiejsze jednak zamykanie ujścia Wisły z tego powodu, że Żegluga Wisła-Bałtyk nie uważała za możliwe wystąpić z wnioskiem o delegowanie z Gdańska dwu urzędników celnych kosztem jej własnym, wysokości 600 gld. miesięcznie, wydaje się złym horoskopem na przyszłość. Sporo jeszcze w Wiśle wody upłynie nim tczewska żegluga morska przestanie odczuwać istnienie konkurencyjnych niespodzianek ze strony gdańskiej. Ale czas musi zrobić swoje.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych ogłasza w sprawie powyższej następujący komunikat:

„Zgodnie z przepisami i postanowieniami polskiego ustawodawstwa celnego, obowiązującemi w całej pełni też dla władz celnych gdańskich, statki handlowe, zdążające Wisłą do morza i w kierunku odwrotnym podlegają pewnym formalnościom celnym, które muszą być przez przedsiębiorstwa żeglugi dopełnione. Ponieważ dotyczącym postanowieniom nie czyniono zadość, przeto przy odprawie celnej przy ujściu Wisły zachodziły pewne trudności. Wobec tego miarodajne władze polskie poczyniły w tej mierze niezwłocznie wszystkie potrzebne kroki i doprowadziły do zlikwidowania nieporozumień, zachodzących na tem tle

przy równoczesnem zaspokojeniu życzeń polskich przedsiębiorstw żeglugi.

Co się tyczy drugiej sprawy, tj. przybijania statków „Żeglugi Polskiej" do przystani w Sopotach, to z notatek prasy polskiej wynika, że wiadomość ta była nieścisła. Stronie gdańskiej nie było wiadomem, czy „Żegluga Polska" poza utrzymaniem komunikacji między portami wybrzeża gdańskiego a portami wybrzeża polskiego pragnie też utrzymywać żeglugę pomiędzy przystaniami wybrzeża gdańskiego.

Senat W. M. Gdańska stanął w tej sprawie na stanowisku, że o ile w pierwszym wypadku, tj. przy komunikacji pomiędzy przystaniami wybrzeża gdańskiego a przystaniami wybrzeża polskiego statki przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska" i inne statki polskie kursować mogą bez żadnych formalności, to w drugim wypadku polskie przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska" powinna zastosować się do ogólnych przepisów ustawodawstwa gdańskiego, obowiązującego w tej mierze na terenie W. M. Gdańska i jego wodach.

Rząd polski poczynił i w tej mierze też niezwłocznie odpowiednie zabiegi u władz gdańskich, doprowadzając do rezultatu, czyniącego zadość potrzebom żeglugi polskiej".

Omawiając w notatce już wydrukowanej w środkowej części numeru sprawę przybijania do Sopot korzystamy ze sposobności, by złagodzić jej treść.

Nie zapominajmy jednak, że na polskich wodach terytorjalnych gdańskie statki pasażerskie mają w soboty, niedziele i święta wyszynk alkoholu, co stawia polskie statki w warunki utrudnionej konkurencji. Na Helu chodzi się na statki gdańskie w niedzielę na wódkę, a polskie statki w Sopotach i Gdańsku winny się zastosować do ustawodawstwa gdańskiego. W Gdańsku odepchnięto polskie statki z miasta na Brabank. Natomiast port helski jest naprawdę bardzo ciasny, a pewien gdański kołowiec olbrzymich rozmiarów, żyjący zdaje się już w piątym krzyżyku, przy przybijaniu i odbijaniu ustawicznie nadweręża wiązania i pachoły południowego molo w Helu. Nie płacimy więc pięknem za nadobne.

Jak żeglować na Wiśle?

Nieco o mieczach bocznych.

Prócz znanego miecza skrzynkowego, w podłużnej osi statku położonego, używa się jeszcze miejscami, na dolnej Wiśle, miecza bocznego, wywieszanego za burtę tylko przy krzyżowaniu, a przytem zawsze po stronie zacisznej. Miecz ten, kształtu owalu, lub deski, jest za ucho w swej górnej części uwiązany do burty, lub nawet do ławki. Pławienie się naturalne łodzi pod naciskiem wiatru w stronę zaciszną wciska zanurzoną część miecza pod łódź i przy odpowiedniem naregulowaniu długości liny, trzymającej górną część miecza, stoi on pionowo, hamując pławę boczną. Powyższe uzasadnia dlaczego miecz wypuszczony może być tylko po stronie zacisznej. Miecz drewniany, a nawet i żelazny pod naciskiem bocznym wody w razie zawieszenia po stronie wiatrowej natychmiastby się odchylił od łodzi.

Miecz boczny niewątpliwie jest na Wiśle zapożyczeniem z żeglugi płytkich wód takich, jak zalew Wiślany, gdzie na dużych przestrzeniach wodnych istnieje jednostajna mała głębokość. Na takich wodach zdawien dawna dla zwiększenia pojemności statków żeglujących po płytkiej wodzie budowane są nawet większe statki z płaskiem dnem i olbrzymiemi bocznemi mieczami, zapuszczanemi w razie potrzeby. Ojczyzną tego rodzaju statków zdaje się jest Holandja, w szczególności prowincje otaczające Zuidersee, oraz okolice nad płytkiemi „wattami" morza Północnego. U nas, na dolnej Wiśle, przywiązanie do bocznego miecza szczególnie zachować mogli przybyli nad deltę wiślaną i zalew wiślany imigranci „olendrzy", a przed nimi niewątpliwie stosowano tu boczne miecze jeszcze pod wpływem wcześniejszych fal imigracji od zachodu, która trzymać się musiała wybrzeża morskiego. Dalej ku wschodowi, poza zalewem Kurońskim, niema już nigdzie warunków do uprawiania żeglugi z mieczem, więc najprawdopodobniej miecz boczny przyszedł do nas z zachodu.

Miecz boczny do dziś dnia jest najzupełniej żywotny na obydwu zalewach — Wiślanym i Kurońskim i jest stosowany na statkach towarowych do holowania i samodzielnej żeglugi pod żaglami o ładowności do 400 ton. Możność zbliżania się z podniesionymi mieczami do wiosek mających przystanie płytkie, a nawet osychające podczas zmiany wiatru warunkuje konieczność stosowania tego rodzaju statków.

Na Wiśle dolnej, zwłaszcza po regulacji pruskiej na średnią wodę, która nienaturalnie wyprostowała rzekę i skróciła jej bieg, przez co wytworzył się przyśpieszony prąd a dno jest dziś nadzwyczaj nieregularne, niema już warunków dla żeglugi z mieczem bocznym, i jeśli można jeszcze spotkać gdzieniegdzie miecz boczny, to tylko na mniejszych łodziach, które nawet na zwężonej dolnej Wiśle mogą pozwolić sobie na krzyżowanie pod żaglami, czego oczywiście już cośkolwiek większe żaglowce wykonać nie mogą.

Stosowanie miecza bocznego na łodziach mniejszych, jeszcze dziś, wskazuje raczej na istnienie tradycji, niż na istotną potrzebę. Na wąskim nurcie dolnej Wisły — w jednym wypadku, kiedy miecz boczny może być stosowany, — krzyżowaniu z prądem pod wiatr dolny, północny, posługiwanie się mieczem jest dość uciążliwe. Przy każdym zwrocie, który odbywa się bądź na linji główek (ostróg regulacyjnych poprzecznych), gdzie sterowność jest zmniejszona, bądź już w zatoczce między główkami, wyjście z której na prąd wywołuje ponowne obrócenie łodzi czołem do wiatru, trzeba prócz manipulowania żeglami i sterem jeszcze zawczasu wyjąć miecz boczny i w odpowiednim momencie zatopić go po drugiej burcie.

Za wcześnie założony na nowej stronie zacisznej miecz odchyli się lub wypłynie, szczególnie w zatoczce, gdzie panują wsteczne prądy, jak również na prądzie w chwili, gdy skierowana już ku środkowi rzeki łódź przeciw woli sternika, pod wpływem silniejszego prądu pod przodem łodzi aniżeli pod rufą, zaczyna z powrotem stawiać czoło na wiatr. W takiej chwili należy dbać o to, żeby łódź się odchyliła z powrotem czołem wpoprzek prądu, ku środkowi rzeki. W tym czasie miecz na zacisznej stronie już może chwycić, trzeba go jednak trzymać, a jednocześnie najwięcej uważać na żagle, oraz pomagać szarpnięciami steru, gdyż w braku biegu własnego sterowności niema. Działanie zaś przechylające wiatru na żagle łodzi pozbawionej biegu jest duże. Taksamo jak na morzu tylko stopniowo można w tej sytuacji przyciągnąć główny żagiel, oczywiście z wyjątkiem wypadków, gdy wiatr nie jest tak silny, ażeby mógł położyć łódź, pozbawioną jeszcze ruchu postępowego.

Zwrot żaglowy przy krzyżowaniu z prądem pod wiatr dolny, na Wiśle, z zastosowaniem miecza bocznego jest manewrem trudnym, wymaga nawet na małej łodzi zgodnego działania dwóch ludzi. Z mieczem środkowym ten sam zwrot odbywa się szybciej, a przez to pewniej się udaje. Masa miecza zapuszczonego, nie wyjmowanego z wody podczas zwrotu zachowuje większy pęd w łodzi. Trzeba jednak przyznać, że i miecz środkowy w chwili przejścia na nowy ciąg (hals) na prądzie rzecznym i utracie własnego biegu nie jest zbyt pewnym czynnikiem stateczności. Istotnie, prąd naciska na miecz w kierunku wprost przeciwnym kierunkowi działania wiatru na powierzchnię żagli i część nadwodną łodzi. Powstaje więc para sił, tem niebezpieczniejsza przy niezmienionej sile wiatru, im silniejszy jest w danem miejscu prąd. Wjechanie natomiast na szybszy prąd, łącznie z nadejściem fali silniejszego wiatru, przy jednoczesnej utracie biegu, działając jako dwustronne uderzenie w przeciwnym kierunku mogą wywołać krańcowe przechylenie i ostatecznie zupełne położenie się łodzi.

Z powyższych względów nawet na łodziach ze środkowym mieczem podczas silnego wiatru nie opłaci się, krzyżując, wjeżdżać między główki, lub w inne tego rodzaju boczne połacie rzeki zupełnie pozbawione prądu, lub mające prąd wsteczny. Przy powrocie na prąd zachodzi prawie nieuniknione zwrócenie się czołem do wiatru, a przy odsuwaniu się sterem od wiatru — strata biegu i wytworzenie się sytuacji wyżej opisanej. Ażeby uniknąć tego należy wyjeżdżać z zatoki na prąd przy silnym wietrze zdołu — więcej niż w pół wiatru, to znaczy wiatrem szerokim, a przytem tem szerszym, im większy jest prąd, na który się wjeżdża i im mniejszy jest własny bieg. A ponieważ przy krzyżowaniu z prądem pod dolny wiatr dąży się z

biegiem rzeki, więc cały manewr będzie niekorzystny, straci się sporo na czasie: 1) przez zajeżdżanie do zatoki, 2) przez usunięcie się na ten czas z prądu, który niesie łódź w kierunku celu żeglugi, 3) przez wjeżdżanie na prąd albo pod niekorzystnym kątem, albo z obracaniem się czołem na wiatr, ze stratą własnego biegu, co wywołuje zawsze stratę czasu, a przy silnym wietrze i prądzie niebezpieczną sytuację.

Gdzie mogą być u nas stosowane miecze boczne?

Miecz boczny, jak widać, na Wiśle niema pola do zastosowania. Pożytek przynieść może on jedynie przy krzyżowaniu, a na Wiśle jest ono możliwe jedynie z prądem, pod dolny wiatr, dla czego przestrzenie jednak są za małe. Zdaniem podpisanego żaglowce z mieczami bocznemi mogą w naszych warunkach mieć zastosowanie z jednej strony w zatoce Puckiej, gdyby zachodziła potrzeba dowożenia większej ilości ładunku taniego, np. piasku, cegły, torfu, węgla i. t. p., do miejsc mających dojazd płytki, a przytem bez holowania, lecz jedynie z posługiwaniem się żaglami; jestto jednak dość nieprawdopodobne ażeby tego rodzaju przewozy, jako żaglowe, jeszcze mogły powstać. Z drugiej strony płytkie i duże jeziora, zwłaszcza połączone ze sobą w kompleksy, mogłyby widzieć u siebie żaglowce z bocznemi mieczami. Rozumiem w tym wypadku żaglowce towarowe, bo sportowe żaglówki w każdym wypadku lepiej wyjdą na mieczu środkowym. Wśród naszych jezior, jak wschodnich, tak też zachodnich jest pewien odsetek jezior płytkich, a jeszcze większy odsetek takich, gdzie są obszerne miejsca płytkie i dobicie do brzegu jest trudne z powodu mielizn. Na największych z tych jezior, szczególnie o ile nie są wyłączone z sieci dróg żeglownych, lecz połączone z niemi chociażby płytkiemi kanałami lub rzeczkami, mogą być stosowane płaskodenne żaglowce miejscowej żeglugi, biorące po kilkanaście, lub nawet kilkadziesiąt ton ładunku i żeglujące pod wiatr, posługując się bocznemi mieczami.

J. Klejnot-Turski.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Z wycieczek „Żeglugi Polskiej".

Dnia 12 b. m. s. s. „Gdańsk" wrócił z podróży zagranicznej do Kopenhagi, Stockholmu i Visby. Pierwotny plan wycieczki został na żądanie uczestników przedłużony o jeden dzień. Uczestnicy wyrażali swój żal, że wycieczka już się skończyła i oświadczyli, że radziby skorzystać z jeszcze jednej podobnej podróży. Wszyscy uczestnicy otrzymali 66 % zniżkę kolejową, z której korzystają wszycy pasażerowie podróży zagranicznych organizowanych przez „Żeglugę Polską". Kierownictwo wycieczki wyraziło podziękowanie Dyrekcji P. P. „Żegluga Polska".

Dnia 14 b. m. s. s. „Gdynia" powrócił z Visby i Stockholmu mając na pokładzie kilkunastu p. redaktorów i dziennikarzy, generalnego konsula amerykańskiego i inne wybitne osobistości. Pasażerowie korzystali z organizowanych przez „Żeglugę Polską" wycieczek na lądzie, mających na celu w najkrótszym czasie i przy najmniejszych wydatkach zwiedzić osobliwości odwiedzanych miejsc.

Dnia 16 b. m. s. s. „Gdynia" odpłynął do Tallina (Rewla), Helsingforsu, Hangö i Rygi, mając i tym razem na pokładzie przedstawicieli prasy. Jest to pierwsza podróż pasażerskiego statku polskiego do krajów wschodnio - bałtyckich, i z tego względu nie pozbawiona specjalnego znaczenia. Najpiękniejszymi momentami wycieczki będą: zwiedzenie znanych wodospadów Imatra, oraz kilkunastogodzinne przejście statku z Helsingforsu do Hangö nurtem wewnętrznym, między tysiącem malowniczych wysepek (szker), po którym statek stanie na noc świętojańską w malowniczym Hangö.

W wycieczce tej biorą udział: prezydent Poznania p. Dr. Cyryl Ratajski, p. Kornel Makuszyński, literat, z żoną, pp. radaktorzy Grzywiński Tadeusz z żoną, Mróz Stanisław, Stankiewicz Jan, Nowakowski Stanisław, Ujma Wiktor, Dr. Pilecki, Janusz, radca ministerjalny Min. Skarbu. Powrót wycieczki oczekuje się dnia 26 b. m.

Statki żeglugi przybrzeżnej „Jadwiga" i „Wanda", budowane na stoczni Palmers'a w Anglji odbyły już ostateczne próby z rezultatem wyśmienitym i w najbliższych dniach odbędą podróż do Gdyni, by zwiększyć flotylę luksusowych statków przybrzeżnych.



Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

15 czerwca:
norw. par. **Jotun** 308 z Stornoway 221/1 i 4378/2 beczek.

20 czerwca:
gd. par. **D. Siedler** 256 z Dovingsbay 25/1 i 6231/2 beczek.



Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Na przewóz węgla:

3 000 ton	Gdańsk/Gdynia -	Ryga	5/-	za tonę
6 000 „	„ „	Helsingfors	4/9	„ „
2-3 000 „	„ „	„	5/-	„ „
1 500 „	„ „	„	5/3	„ „
2 500 „	„ „	Abo	5/-	„ „
2 000 „	„ „	Hangö	5/3	„ „
3 000 „	„ „	Sztokholm	5/4½	„ „
3 000 „	„ „	Gefle	5/3	„ „
2 500 „	„ „	Norrköping	5/6	„ „
3 000 „	„ „	Malmö	5/4½	„ „
2 500 „	„ „	Göteborg	5/6	„ „
3 000 „	„ „	Kopenhaga	3/3	„ „
2 800 „	„ „	Nakskov	5/6	„ „
1 500 „	„ „	Haderslevn	5/6	„ „
2 800 „	„ „	Aabenraa	5/9	„ „
2 500 „	„ „	Amsterdam	5/7½	„ „
3 000 „	„ „	Rouen	5/6	„ „
1 500 „	„ „	Marsylja	11/-	„ „
3 000 „	„ „	Genua	9/6	„ „
5 000 „	„ „	„	9/-	„ „
5-6 000 „	„ „	Wenecja-Tryjest	10/6	„ „

Na przewóz różnych:

500 ton soli luzem	Gdańsk ·	Ryga	5/9	za tonę
200 „ sody	„	„	8/-	„ „
300 „ cukru	„	„	8/6	„ „
500 „ „	„	Tallinn	7/9	„ „
200 „ sody	„	„	9/-	„ „
1 000 „ cukru	„	Helsingfors	7/3	„ „
1 000 cbm. okrąglaków dęb.	„	Antwerpja	9/6	
400 std. D. B. B.	„	„	27/-	
500 cbm. okrąglaków dęb.	„	Rotterdam (Amst.) hfl.	5.60	
200 std. D. B. B.	„	„ „	17.-	
1 000 sąż. kopaln.	„	Gandawa	28/6	
300 „ „	„	Hull	34/-	
1000 stds. D. B. B.	„	Londyn	32/-	

Powyższe stawki są bez zobowiązania.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA

Na wejściu:

8 czerwca: szw. par. Ymer 615 t. z Landskrony próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Bengt 289 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.).

9 czerwca. fr. par. Virginie 3463 t. z Le Havru z 11 pasażerami i 3 t. drobnicy (Cie Gen. Tr.), ang. pr. Jacobus 756 t. z Sölvesborga próżny (Pol. Ag. Morska, łot. par. Auseklis 721 t. z Antwerpji z 1500 t. tomasówki (Hartwig), niem. par. Ragnar 433 t. z Warnemünde próżny (Speed). łot. par. Mars 279 t. z Sölvesborga próżny (Polsko-Skand.), norw. par. Jaederen 493 t. z Szczecina próżny (Hartwig), niem. par. Holstein 479 t. z Gdańska próżny (Hartwig).

10 czerwca: niem. par. Alsen 538 t. z Hartingen próżny (Speed), duń. par. Mary 1 125 t. z Esbjergu próżny (Reinhold).

11 czerwca: pol. par. Katowice 1108 t. z Göteborga próżny (Żegl. Polska), duń. par. Bothal 71223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), pol. par. Robur II 798 t. z Limhamnu próżny (Polsko-Skand.), łot. par. Kokness 1045 t. z Helsingforsu próżny (Hartwig).

12 czerwca: pol. par. Gdańsk 234 t. z Sztokholmu z 84 pasażerami (Żegl. Polska), szw. par. Aegir 754 t. z Kalmaru próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Elsie 804 t. z Londynu próżny (Pol. Ag. Morska) niem. par. Flosshilde 563 t. z Rotterdamu z 1150 t. tomasówki (Hartwig).

13 czerwca: szw. par. Fingal 282 t. z Groningen próżny (Polsko-Skand.) duń. par. Vendia 628 t. z Rönne próżny (Polsko-Swand.).

14 czerwca: pol. par. Gdynia 280 t. z Sztokholmu z 45 pasażerami (Żegl. Polska), szw. par. Allegro 1150 t. z Londynu próżny (Reinhold), pol. par. Kraków 1122 t. z Antwerpji z 1100 t. tomasówki (Hartwig).

15 czerwca: niem. par. Botilla Russ 583 t. z Hamburga z 175 t. ryżu (Voigt), szw. par. Hellenic 2722 t. z Rangoonu z 7000 t ryżu (Pol. Ag. Morska), duń. par. Belgien 1616 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.).

16 czerwca: niem. par. Brunhilde 863 t. z Gdańska z 850 t. tomasówki (Hartwig), niem. par. Stör 348 t. z Hamburga 400 t. ryżu i 1 t. siarki (Hartwig), szw. par. Ran 931 t. z Pas de Calais próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Lise 718 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), łot. par. Bartava 461 t .z Lipawy próżny (Pol. Lloyd).

17 czerwca: fr. par. Pologne 1841 t. z Havru i Rygi z 31 pasażerami i 15 t. muszli (Cie Gen. Tr.), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. z Gdańska próżny (Speed), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. z Amsterdamu próżny (Polski Lloyd).

18 czerwca: pol. par. Tczew 343 t. z Antwerpji z 900 t. tomasówki (Żegl. Polska), pol. par. Poznań 1122 t. z Gandawy z 2700 t. tomasówki (Żegl. Polska), szw. par. Ferdiborg 242 t. z Helsingforsu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 t. z Gandawy z 950 t. tomasówki (Pol. Ag. Morska), est. par. Marmor 563 t. z Gdańska próżny (Hartwig), est. żagl. z mot. Wirumaa 372 t. z Kotki z 381 t. drobnicy (Hartwig),niem. par. Reval 576 t .z Lubeki próżny (Polsko-Skand.).

19 czerwca: szw. par. Thyra Bratt 740 t. z Plymouth próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Svenske 262 t. z Göteborga próżny (Polski Lloyd), łot. par. Lydums 1680 t. z Rotterdamu próżny Speed), niem. par. Kurland 771 t. z Westzaaunu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Emily 928 t. z Londynu próżny (Pol. Ag. Morska).

20 czerwca: norw. par. Jernfjeld 676 t. z Aarhus próżny (Pol. Ag. Morska), pol. par. Jadwiga 107 t. Yarrow on Tyne próżny (Żegl Polska).

Na wyjściu:

8 czerwca: łot. par. Kaupo 1 458 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. Göta 674 t. do Oskarshamnu z węglem (Polsko-Skand.).

9 czerwca: duń. par. Wilhelm Kolding 928 t. do Horsensu z węglem (Reinhold), szw. par. Vakyrian 707 t. do Sundsvallu z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Bartava 461 do Lipawy z węglem (Hartwig), szw. par. Ymer 605 t. do Södertelje z węglem (Pol. Ag. Morska), norw. par. Ara 557 do Göteborga z drzewem (Pol. Lloyd).

10 czerwca: niem. par. Marie Ferdinand 732 t. do Helsingforsu z węglem (Hartwig), szw. par. Bengt 289 t. do Herre z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Jacobus 756 t. do Drammen z węglem (Pol. Ag. Morska), łot. par. Mars 279 t. do Trelleborga z węglem, fr. par. Virginie 3 463 t. do Havru z 462 pasażerami (Cie Gen. Tr.).

11 czerwca: szw. żagl. z mot. Foraldres Minde 62 t. do Kopenhagi z węglem (Speed), norw. par. Jaederen 493 t. do Stavangeru z węglem (Hartwig), niem. par. Holstein 479 t. do Hangö z węglem (Hartwig).

12 czerwca: niem. par. Ragnar 433 t. do Trangsundu z węglem (Speed), niem. par. Alsen 538 t. do Wasy z węglem (Speed), duń. par. Mary 1 125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

13 czerwca: pol. par. Toruń 1 122 t. do Gdańska próżny (Żegl. Polska), duń. par. Bothal 1 223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

14 czerwca: łot. par. Auseklis 721 t. do Raumo próżny (Hartwig), pol. par. Katowice 1 108 t. do Göteborga z węglem (Żegl. Polska).

15 czerwca: szw. par. Aegir 754 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Elsie 840 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. Flosshilde 563 t. do Szczecina próżny (Hartwig), szw. par. Fingal 282 t. do Karlstadu z węglem Polsko-Skand.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Gdańska próżny (Reinhold).

16 czerwca: ang. par. Akenside 1 139 t. do Gandawy z węglem (Pol. Ag. Morska), pol. par. Robur II 798 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Kokness 1 045 t. do Mantyluoto z węglem (Hartwig), pol. par. Gdynia 280 t. do Tallinnu, Helsingforsu, Hangö i Rygi z 22 pasażerami (Żegl. Polska), pol. par. Kraków 1 122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska), niem. par. Botilla Russ 583 t. do Gdańska próżny (Voigt).

17 czerwca: duń. par. Vendia 628 t. do Svendborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Allegro 1 150 t. do Storärgen z węglem (Reinhold), fr. par. Pologne 1 841 t. do Havru z 100 pasażerami i 21 t. drobnicy (Cie Gen. Tr.).

18 czerwca: szw. par. Wilhelmina 698 t. do Gdańska próżny (Hartwig), niem. par. Stör 348 t. do Gdańska z resztą ładunku drobnicy (Hartwig), duń. par. Lise 718 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Bartava 461 t. do Lipawy z węglem (Polski Lloyd).

19 czerwca: duń. par. Belgien 1'616 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Brünhilde 863 t. do Gdańska próżny (Hartwig), szw. par. Ran 931 t. do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. do Ueaborg-Toppilla z węglem (Speed), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. do Wasy z węglem (Polski Lloyd), szw. par. Ferdiborg 242 t. do Svelviku z węglem (Polsko-Skand.).

20 czerwca: niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 t. do Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. Reval 576 do Sundsvallu z węglem (Polsko-Skand.).





Ruch portu gdyńskiego w pierwszej dekadzie czerwca

Przybyło do portu w pierwszych dziesięciu dniach czerwca 38 statków morskich o łącznej ładowności 28.675 t. r. n., w tem 34 parowce, 1 motorowiec, 1 holownik, 1 lichtuga morska, 1 żaglowiec z mot. — Polskich statków na wejściu było 4, szwedzkich i niemieckich po 10, łotewskich 4, angielskich i norweskich po 3, duńskich 2. francuskich i gdańskich po 1. W stanie próżnym nadeszło 29 statków, z ryżem 3, z tomasówką 3, z pasażerami, z pasażerami i drobnicą, z kamieniem — po 1. Importowano 15.078 t. towarów, w tem 8.175 t. ryżu, 6.700 ton tomasówki, 200 t. kamienia i 3 ton drobnicy. Pasażerów przyjechało morzem 26.

Odpłynęło statków 44, w tem z węglem 32, próżnych 7, z pasażerami 3, z drzewem 1. Węgla wywieziono 55.362 t., w tem 3,065 t. węgla statkowego, 800 t. drzewa i 2 tony drobnicy. Pasażerów odjechało morzem 933.

Charakterystyczną dla dekady jest wysoka ilość importowanych towarów, co jest czynnikiem dodatnim dla rozwoju portu.

Ruch portu w Gdyni w ostatnim tygodniu

Ożywienie w porcie gdyńskim już się nie zmniejsza nigdy, lecz stale wzrasta, co widać w notowaniach z tygodnia na tydzień. Weszły do portu 24 statki morskie o łącznej ładowności 17.285 t. rej netto, w tej liczbie 20 parowców, 1 motorowiec, 1 holownik, 1 lichtuga morska, 1 żagl. z mot. Polskich statków na wejściu było 3, szwedzkich i niemieckich po 7, łotewskich 2, angielskich, francuskich, gdańskich, duńskich i łotewskich po 1.

W próżnym stanie przybyło 18 statków, z tomasówką 2, z ryżem 2, z kamieniem 2. Przywieziono 5.200 ton tomasówki, 675 t. ryżu, 387 ton kostki brukowej.

Odpłynęło 27 statków z 21.444 t. r. n., w tej liczbie próżnych 6, z węglem 18, z pasażerami 2. z pasażerami i towarem 1. Wywieziono: 28.477 t. węgla, w tem 1.865 t. węgla statkowego i 2 t. mebli.

Pasażerów odjechało morzem 437. Na wejściu ruchu pasażerskiego nie było.

Ruch portu gdyńskiego w drugiej dekadzie czerwca

W drugiej dekadzie czerwca panował w Gdyni ruch bardzo ożywiony. Zawinęło do portu 40 statkach morskich (w tej liczbie 39 parowców 1 żagl. z mot.) o łącznej ładowności 31.497 ton rej. netto, w tej liczbie polskich statków 8, szwedzkich 11, niemieckich 9, duńskich 2, łotewskich 3, estońskich 2, francuskich i norweskich po 1.

Próżnych statków na wejściu było 25, z tomasówką 6, z pasażerami 4, z ryżem 2, z ryżem i siarką, z pasażerami i muszl., z drobnicą - po 1.

Przywieziono w dekadzie morzem 15.655 t. tomasówki 7.575 ryżu, 391 t. drobnicy 15 t. muszli i 1 tonę siarki. Pasażerów przyjechło morzem 187.

Wyszły z portu 33 statki morskie o łączn. ład. 25955 t. r. n., w tej liczbie 3_ parowce i 1 żaglowiec z mot. Wśród statków na wyjściu było z węglem 22, próżnych 8, z pasażerami 2, z pasażerami i towarem 1.

Węgla wywieziono w dekadzie 45.092 t., w tem 2.708 t. węgla statkowego, prócz tego wywieziono 21 t. drobnicy. — Pasażerów odjechało morzem 146.

Druga dekada czerwca odznaczała się wzmożonym importem tomasówki i utrzymanym wysokim przywozem ryżu. Jeszcze poprzedni statek z Rangoonu „Pengreep“ pozostaje przy magazynie łuszczarni ryżu, a już przybył „Hellenic“ z ładunkiem 7.000 t. ryżu. — Natomiast przeładunek węgla na statki spadł, chociaż nieznacznie, w stosunku do poprzedniej dekady, co tłumaczy się częściowo montowaniem nowego dźwigu na jednem z miejsc przeładunkowych na molo południowym. Dopiero w lipcu oczekiwać można podniesienia przeładunku węgla przynajmniej do 70.000 ton. na dekadę a w razie wczesnego uruchomienia drugiego dźwigu portalowego i do 85.000 ton.

Wycieczka inżynierów duńskich w Gdyni

Dziś, 14-go przybyła do Gdyni na parowcu Niels Ebbesen wycieczka inżynierów duńskich, budowniczych portów, na czele z inżynierem Hoigardtem. Na cześć gości zagranicznych zostało wydane przyjęcie i bankiet w Urzędzie Marynarki Handlowej.

„Jadwiga“ rozpoczęła kursować, „Wanda“ w drodze do Gdyni

24-go rano o godz. 9-tej Jadwiga odpłynęła z Gdyni do Gdańska.

Par. „Wanda“ również przeznaczony dla ruchu Gdańska — Gdyni — Hel odpłynął 22-go z Newcastle on Tyne do Gdyni.

Urchomienie tych dwuśrubowych parowców na naszem wybrzeżu stanowi jakby nową kartę w życiu naszej bałtyckiej riwjery. „Jadwiga“ i „Wanda“ są statkami nadzwyczaj szybkiemi. Dosyć powiedzieć, że szybkość ich przewyższa szybkość wszystkich statków które obecnie kursują na wybrzeżu o 60—120 proc.

Dzięki swej konstrukcji wobec posiadania dwu samodzielnych śrub nowe te parowce dla ruchu przybrzeżnego odznaczają się nadzwyczajną wprost zwrotnością i nie będą wcale tracić czasu przy przybijaniu do przystani wzgl. wyruszaniu w drogę.

Kiedy rozpocznie się praca kranów „Polskarobu“ w Gdyni

W braku środków i przyrządów przeładunkowych dla węgla w Gdyni (jak dotąd wciąż jeszcze pracują wyłącznie rządowe dźwigi mostowe) ze szczególną niecierpliwością zainteresowani oczekują uruchomienia dźwigów portalowych Polsko - kandynawskiego Towarzystwa na molo południowem.

W obecnej chwili już jest zmontowany w Gdyni przy pomocy dźwigu pływającego o Stoczni Gdańskiej portal-podstawa pierwszego dźwigu, natomiast dźwig sam aż do najdrobniejszych szczegółów włącznie montuje się na Stoczni. Do przyszłego poniedziałku ma być ukompeletowane i uruchomione urządzenie elektryczne dźwigu, poczem niezwłocznie dźwig zostanie odholowany na pontonie do Gdyni.

Uwzględniając ten stan rzeczy zapowiedzieć można rozpoczęcie pracy pierwszego dźwigu „Polskarobu“ na ostatni tydzień czerwca, gdyż trzeba pewnego czasu, ażeby kran i jego obsługa się mogły „wpracować“

Drugi kran rozpocznie pracę wkrótce po zmontowaniu pierwszego.

Praca naszych towarzystw ekspedycyjnych

Notowania maklerów okrętowych przy statkach załatwianych w porcie pozostawiają w cieniu pracę naszych towarzystw transportowych, które przeprowadzają faktycznie wyładunek. Tak np. ang. par. Pengreep jest załatwiany przez Warsz. Tow. Transportowe, par. Hellenic, również wyładowujący ryż — przez Polski Lloyd. Norw. par. Kull załatwia Warsz. Tow. Transportowe, pol. par. Tczew — Polski Lloyd. Będziemy nadal notować prócz maklerów okrętowych, również firmy ekspedycyjne, załatwiające statki w Gdyni.





Pijany kapitan rozbija most.

W zmierzchu wieczornym 14-go niemiecki par. Hans Rudolf Reichel nie doczekawszy się pilota ruszył ze swego stanowiska powyżej mostów na Motławie przy wyspie Śpichrzy, w stronę Wisły. Kapitan statku, który był pod [illegible], przejeżdżał z niezmniejszoną szybkością [illegible] pustach mostu „Kuhbrücke" [illegible] również przebudowywan[illegible] nie Zielonego Mostu i [illegible] sowego. Jak wiadomo, [illegible] przyjął na siebie w czasie [illegible] budowy Zielonego Mostu ca[illegible] między ulicą Długą a [illegible] siem.

Parowiec uszkodził bu[illegible] Most Zielony i zatrzymał się dopiero rozbijając most czasowy.

Stan mostu czasowego po [illegible] nie jest tak opłakany, że w [illegible] tygodnia tę drewnianą budowlę z trudnością będzie można do[illegible] wadzić do porządku. Część zwodzona została wygięta na 1 i pół mtr. a pośrodku most rozeszedł się na około pół metra.

Urzędowo donoszą o wypadku co następuje:

14-go koło godz. 9,30 wieczorem niemiecki parowiec „Hans Rudolf Reichel" najechał na zamknięty most czasowy, wobec czego ruch przez most musiał być przerwany. Według zeznań nadzorcy mostu parowiec przeszedł o 9,30 wieczorem otwarty most „Kuhbrücke" i nie zmniejszając szybkości najechał najpierw na żelazną klapę Zielonego Mostu zrywając ją zupełnie, następnie na most czasowy, o który się ostatecznie zatrzymał. Most czasowy jest wciśnięty na 1 pół mtr. i pośrodku rozszerza się na 30—40 cm. Most czasowy został natychmiast zamknięty.

Śledztwo jest w toku. Winę ponosi kapitan statku, który był w stanie nietrzeźwym.

Parowiec „Hans Rudolf Reichel". jest małym statkiem, nazywał się przedtem Elbing II ma ładowność 140 t. r. n. Należy do jednego z wschodnio-pruskich towarzystw żeglugowych. Tak mały statek musiał istotnie jechać bardzo szybko, żeby powstały tak znaczne uszkodzenia.

Mimowoli przychodzi na myśl wypadek zeszłoroczny z parowcem „Sachsen" w Gdyni, gdzie również stan nietrzeźwy kapitana wywołał najechanie na łódź i spowodował jej wywrócenie.

Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu

Ruch portowy w ostatnim tygodniu odznaczał się średnim ożywieniem, przyczem jednak znów zawinęło do portu kilka dużych statków, wobec [illegible] nawet stosunkowo skromna liczba statków na wejściu (1[illegible]) [illegible] świadczyć bynajmniej [illegible] ruchu tonażu. Ilość [illegible] na wejściu jedno[illegible] zmalała.

[illegible] do portu w tygodniu [illegible] skich, w tej liczbie [illegible] parowców, 2 motorowce, 4 ho[illegible] i morskie, 9 żaglow[illegible]. Z tych statków 74 za[illegible] próżnym. 22 z to[illegible] żerami i towarem, [illegible] astwem, 4 z rudą żelazną, 4 [illegible] asażerami, z ka[illegible] em, oraz po 1: [illegible] cukrem, ze zbożem, [illegible] niakami, z papierką, z materjałami wybuchowemi. Importowano stosunkowo sporo zboża, [illegible] statkach. Wzrósł również import rudy.

Na wyjściu zanotowano 114 statków morskich, w tej liczbie próżnych 35, z węglem 32, z towarem 19, z drzewem 9, z pasażerami i towarem 5, z pszenicą 3, z pasażerami i towarem po 2, z żelazem 2, z kamieniem wapiennym, z żytem, z benzyną i towarem, z olejem maszynowym, z papierką po 1.

Węgla przeładowano z kolei na statki 102.200 ton, drzewa z kolei na składy i statki 681 t., zboża 20 wag. innych towarów 937 ton.



Druga draga dla Tczewa

Prócz pierwszej dragi stacjonowanej obecnie w Tczewie, typu kubłowego, o sile 250 KM., a przyholowanej miesiąc temu z Londynu, wkrótce oczekiwane jest nadejście do Tczewa drugiej dragi, również nabytej w Anglji, typu ssąco-refulującego. Dla nabycia i przyjęcia dragi wydelegowany został do Londynu znany nasz specjalista dla spraw pogłębiania rzecznego inż. M. Wojtkiewicz.

Draga ssąca dla odcinku tczewskiego Morskiej Wisły będzie stanowiła jakby jedną całość eksploatacyjną z dragą czerpakową już się znajdującą w Tczewie. Wydajność pracy tej ostatniej wynosi 400 mtr. sześć. zgórą na godzinę, bagrować zaś może ona do głębokości 14 mtr.

Zakaz zawijania polskiej bandery do Sopot.

Gmina miasta Sopoty wydała zakaz statkom polskim przybijania do molo w Sopotach, do którego regularnie przybijają statki linji Szczecin—Prusy Wschodnie, oraz konkurencyjne statki przybrzeżnej żeglugi T-wa Weichsel.

Skandaliczne i kompromitujące Gdańsk wystąpienie miasteczka, prawdopodobnie znajdzie w jaknajkrótszym czasie właściwe odbicie jak w stosunku do linji gdańskiej żeglugi Gdańsk—Sopoty—Hel, dającej olbrzymie dochody, tak też w odpowiednim zachowaniu się naszej publiczności, która dotąd Sopot jako kąpieliska (a nie jako szulerni) nie omijała.

Niezależnie od powyższego sprawa kwalifikuje się jako poważne naruszenie konwencji i umowy polsko-gdańskiej, gwarantującej wzajemną swobodę żeglugi na wodach polskich i gdańskich. Godne jest też zaznaczenia, że gmina Sopotów mogła wybudować molo w jego obecnym stanie jedynie dzięki tylko poważnej pożyczce angielskiej, która była dana w przypuszczeniu, że pieniądze nie będa użyte na cele polityczne.

W każdym razie nawoływać należy do spokoju i umiejętnego sparaliżowania aktu zamknięcia Sopotu od strony morza dla statków polskich. Konkurencja nabiera w tym wypadku formy bardzo wątpliwej wartości, a przypuszczaćby należało, że T-wo Weichsel, dla dobra którego wydano ten niesłychany zakaz wyjdzie nie najlepiej na tej całej sprawie.

Zatrzymanie statków polskich w Schiewenhorst nie może być usprawiedliwione.

Urząd prasowy senatu gdańskiego podał w Danziger Neueste Nachrichten następujący komunikat:

„W ostatnim czasie atakowano Gdański Zarząd Ceł w prasie polskiej ponieważ rzekomo nieprawnemi zarządzeniami celnemi hamuje ruch polskich lichtug morskich z Tczewa ku morzu przez ujście Wisły pod Schiewienhorst.

Według polskich ustaw celnych ważnych także dla Gdańska, transporty towarów z wspólnego obszaru celnego i do niego są dozwolone tylko na oznaczonych drogach celnych. Chociaż ujście Wisły pod

(Ciąg dalszy na str. 251)

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu:

25 maja: duń. par. Niels Ebbesen 328 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Taigeta 802 t. z Drammen próżny (Prowe, Westerpl.), szw. par. Prestonic 1383 t. z Kardyfu próżny (Lenczat, Westerpl.), pol. par. Tczew 344 t. z Słupska próżny (Pam, Befrachtungsges.), niem. par. Oskar 485 t. z Lubeki próżny (Pam, Westerpl.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), norw. par. Bomma 461 t. z Oslo z towarem (Bergenske, Busenitz), grecki par. Avgy 2283 t. z Szczecina próżny (Pam, dworzec nadwiśl.), szw. par. Erna 614 t. z Gdyni próżny (Pam, b. port ces.),

26 maja: niem. par. Amrum 558 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa), szw. par. Erich 123 t. z Kłajpedy póżny (Reinhold, kan. port.), hld. par. Zeester 187 t. z Kołobrzegu jako do portu ukrycia z owsem (Voigt, kan. port.), niem. żagl. z mot. Nanny 141 t. z Larviku z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), duń par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), szw. żagl. z mot. Robert 51 t. z Rönneby z kamieniami (Ick, Westerplatte), szw. par. Ragnar 430 t. z Halmstadu próżny (Bergenske, Westerpl.), gd. par. Mottlau 430 t. z Amsterdamu próżny, (Behnke i Sieg Viktoriawand), duń. par. Romo 711 t. z Vejle próżny (Reinhold, kan. port.), grecki par. Despina Lemos 1895 t. z Seriphos z fosfatem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. żagl. z mot. Walküre 57 t. z Karlskrony z kamieniami (Westerplatte), szw. par. Ingvall 694 t. z Nykjöpingu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Liane 52 t. z Helsingborga z pszenicą (Bergenske, Westerpl.).

27 maja: szw. par. Nornan 353 t. z Bovallstrandu z kamieniami (Bergenske, kan. port.), est. par. Wasa 251 t. z Rygi z pasażerami (Bergenske,Gdańsk), szw. par. Inga 731 t. z Kalmaru próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Meta 68 t. z Trelleborga z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. hol. Jason 58 t. z niem. licht. Wulksfelde 619 t. z Emdenu z węglem (Jantzen, kan. port.), niem. par. Dora Ahrens 529 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Arktis 1118 t. z Plymouth próżny (Mory, Alldag), łot. par. Viesturs 345 t. z Fredericji próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Vineta 299 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Amazone 378 t. z Graeth Yarmouth próżny (Bergenske, Westerplatte), duń. par. Svava 697 t. z Nakskov próżny (Reinhold, kan. port.), duń. par. Fano 1099 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K., Wisłoujście), niem. par. Dietrich Bohnekamp 582 t. z Rotershavnu z żelastwem (Voigt, Holm), fr. par. Seine 813 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Phöbus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.),

28 maja: tur. mot. Hassen Uetsch 5 t. z Helsingforsu próżny (Bartram, b. skład węgla mar.), tur. mot. Hassan Eki 11 t. z Helsingforsu próżny (Bartram, b skład węgla mar.), duń. żagl. z mot. Lovise 51 t. z Vejle z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), grecki par. Galounis 1381 t. z Tunisu z fosfatem (Behnke i Sieg Viktoriawand), duń. par. Fylla 443 t. z Londynu z żelastwem (Shaw Lovell, Westerpl.), niem. par. Constantia 1065 t. z Rygi z drzewem (Danz. Schiff. K., Wisłoujście), szw. par. Utklippen 899 t. z Karlshamnu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Stern 88 t. z Rixö z kamieniami (Artus, Legan), niem. żagl. z mot. Hertha Grube 68 t. z Landskrony z kamieniami (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Siirto 420 t. z Göteborga próżny (Reinhold, kan. port.), niem. par. Clara Kunstmann 2400 t. z Bony z fosfatem (Warta, wolna strefa), niem. par. Rudolf 487 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), hld. par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, kan. port.), niem. par. Erna 491 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, kan. port.), łot. par. Falconer 270 t. z Skutskaer z drzewem (Reinhold, b. skład węgla mar.), łot. par. Talvaldis 252 t. z Tallinnu z ziemniakami (Behnke i Sieg, Wisłoujście), niem. par. Harald 364 t. z Antwerpji z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Spes 49 t. z Orbuga z pszenicą (Prowe, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Erich Arnholz 108 t. z Słupska próżny (Ganswindt, kan. port.), duń. żagl. z mot. Marie 55 t. z Skelskär z pszenicą (Ganswindt, Westerplatte), norw. par. Sarpen 1100 t. z Sarpsborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.).

29 maja: niem. par. August 268 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. żagl. z mot. Zeus 59 t. z Helsingborga z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Wilhelm 935 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadwiśl.), grecki par. Patras 105 t. próżny.

29 maja: austr. żagl. z mot. Enns z Królewca drogami wewnętrznemi próżny (Ganswindt, most Breitenbacha), niem. par. Priamus 363 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.), niem. par. Valencia 1808 t. z Bony z fosfatem (Artus, b. port ces.), niem. żagl. z mot. Käte 75 t. z Elbląga próżny (Bergenske, Wisłoujście), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. żagl. z mot. Altair 81 t. z Elbląga próżny (Bergenske, Wisłoujście), hld. żagl. z mot. Cormoran 87 t. z niem. żagl. z mot. Marry 45 t. z Elbląga próżny (Bergenske, Wisłoujście), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic, Vistula), ang. par. Kovno 1477 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, dworzec nadwiśl.), duń. par. Kirsten 705 t. z Amsterdamu próżny (Danz. Schiff. K., most Breitenbacha), niem. par. Orion 260 t. z Husum próżny (Wolff, kan. port.).

30 maja: niem. par. Hecht 599 t. z Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), łot. par. Rauna 1441 t. z Calais próżny (Voigt, Westerpl.), duń. draga Suomi z Schievenhorst próżna (Reinhold, kan. port.).

30 maja: szw. żagl. z mot. Magda 83 t. ze Słupska próżny (Prowe, Westerpl.), łot. par. Kandava 1170 t. z Gandawy próżny (Voigt, b. port ces.), szw. ż. z m. Ellen 79 t. z Gdyni próżny (Pam, Westerpl.), pol. hol. Sambor z Redy próżny (Wisła-Bałtyk, stocznia Wojan), szw. par. Ferdiborg 232 t. z St. Olosholm z wapnem (Ganswindt, Schellmühl), pol. hol. Rybak 33 t. z Ystadu próżny (Wisła-Bałtyk, stocznia Wojan), szw. ż. z m. Gerda 49 t. z Fredrikstadu z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa).

31 maja: niem. par. Consul Cords 553 t. z Dunkerki próżny (Reinhold, Westerpl.), pol. hol. Sambor 14 t. z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk, stocznia Wojan), ang. par. Baltara 1387 t. z Kłajpedy z towarem (United Baltic, kan. port.), niem. hol. Simson z ang. par. Teviot na złom próżne, Stocznia Gdańska (Voigt, b. skład węgla mar.), duń. ż. z m. Foraeldres Minde 57 t. z Vejle z żelastwem (Artus, Westerpl.), niem. par. Saturn 154 t. (Prowe, Legan), norw. par. cyst. Meryl 253 t. próżny (Bergenske, kan. port.), duń. par. Aslang 900 t. próżny (Danz. Schiff. K., Legan), duń. par. Niord 283 t. z towarem (Bergenske, dworzec nadwiśl.). duń. żagl. z mot. Urda 59 t. z Lemvigu z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Gunther 884 t. z Gandawy z tomasówką (Pam, b. skład węgla mar.), niem. ż. z m. Alira III 93 t. z Elbląga próżny (Bergenske, most Breitenbacha), duń. par. Bothal 523 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, dworzec nadwiśl.), hld. ż. z mot. Jantje Grünefeld 192 t. z Londynu z żelastwem (Westerpl.).

1 czerwca: ang. par. Baltannic 1034 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan port.), duń. par. Polly 463 t. próżny (Danz. Schiff. K., most Breitenbacha), duń. mot. Johann Margareta (Behnke i Sieg, basen Holmu).

1 czerwca: niem. mot. Hansestadt Danzig 923 t. z Piławy z pasażerami (Nordd. Ld., kan. p.), pol. hol. Sambor 39 t. z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk, stocznia Wojana), niem. ż. z m. Odysseus 10 t. z Gdyni próżny (kan. port.),

2 czerwca: niem. par. Holstein 478 t. z Requejada z rudą cynkową (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. hol. Stier z licht. cyst. Nr. V 654 t. z Ostermoor i Bremershafen próżne (Nordd. Ll., Möwenschanze), niem. par. Arcona 303 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, b. port. ces.), szw. par. Rasendahl 767 t. z Karlshamnu próżny (szw. par. Iris 169 t. z Malmö z towarem (Reinhold, basen amun.), szw. par. Maj 1144 t. z Halmstadu próżny (Artus, Westerpl.). szw. par. Halvsten 668 t. z Rygi z drzewem (Behnke i Sieg, Wisłoujście), szw. par. Juno 620 t. z Halmstadu próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), niem. par. Orest z Rotterhamnu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Mars próżny (Pam, Westerpl.). niem. par. Fafner 1922 t. z Melilli z rudą (Behnke i Sieg), niem. par. Immenhof 182 t. próżny (Reinhold), duń. par. Signe 690 t. próżny (Bergenske), szw. par Sylvia z drzewem (Scand. Levant), szw. par. Gusten 353 t. próżny, niem. par. Borghild 537 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Caring 518 t. próżny (Rhd), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i tow. (Rhd), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. par. Iris 372 t. z Aabenraa próżny (Behnke i Sieg).

2 czerwca: łot. par. Consuls P. Dannebergs 1744 t. z Gandawy próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), lit. par. Lydys 196 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Forsvik 698 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw.

par. Wendia 303 t. z Tallinnu z ziemniakami (Bergenske, b. port. ces.), duń. par. Valborg 496 t. ze Słupska próżny (Reinhold, Victoriawand).

3 czerwca: szw. par. Themis 383 t. z Lysekilu z kamieniami (Bergenske, Legan), duń. par. Wendia 627 t. z Kopenhagi próżny (Pam, Westerplatte), norw. par. Vaga 944 t. z Fredericii próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Edward 734 t. z Göteborga próżny (Westerpl.), niem. par. Danzig 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Russenhof), szw. par. Scartho 299 t. Odense próżny (Prowe, Westerpl.), norw. par. Leif 1107 t. z Królewca próżny (Viktoriawand), niem. hol. Jason z niem. licht. Neuenfelde 615 t. z Kołobrzegu próżne (Voigt, kan. port.), szw. ż. z m. Erna 53 t. z Trelleborga z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Fortunatus 799 t. z Królewca próżny (Reinhold, kan. port.), niem. par. F. W. Fischer 601 t. z Lubeki próżny (Lenczat, dworzec nadwiśl.), norw. par. Torsol 1128 t. z Królewca próżny (Bergenske, basen Holmu), niem. ż. z m. Fortuna 97 t. z Piławy próżny (Voigt, Westerpl.), port. par. Ines 1814 t. z Setubalu z fosfatem (Behnke i Sieg, b. port. ces.), czechosł. żagl. z mot. Melnik 64 t. z Landskrony z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), fr. par. Divona 815 t. z Szczecina próżny (Mory, Westerpl.), szw. par. Inga 714 t. z Varbergu próżny (Mory, Westerpl.), duń. par. Maj 524 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Martwa Wisła), fsk. par. Herakles 2945 t. z Mäntyluoto (Bergenske, dworzec nadwiśl.), niem. par. Sigfrid 329 t. z Szczecina z towarem (Prowe, Gdańsk), szw. par. Seemoos 242 t. z Wesermünde próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Adeline Hugo Stinnes 3260 t. z Bremy próżny (Pam, Westerpl.), szw. par. Hedströmen 250 t. z Vesteras (Reinhold, kan. port.), hld. p. Iris 404 t. z Amsterdamu z tow. (Prowe, Legan), szw. ż. z m. Elin 69 t. z Sztokholmu z pszenicą (Berg., Westerpl.), duń. par. Tiber 823 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Victoria 1160 t. z Wyborga próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), niem. par. Finnland 246 t. z Szczecina próżny (Voigt, wolna strefa), szw. par. Karin 196 t. z Sztokholmu z towarem (Ganswindt, kan. port.).

4 czerwca: szw. par. Egon 291 t. z Helsingforsu z tow. (Reinhold, kan. port.), szw. par. Tyr. 432 t. z Norrköpingu próżny (Westerpl.), gd. par. Paul Beneke 137 t. z Piławy z pasażerami (Wisła), szw. par. Inland 1339 t. z Sztokholmu próżny (Prowe, Westerpl.), norw. par. Mexicano 2312 t. z Wilmingtonu z materjałem wybuchowym (Bergenske, basen amunicyjny), fsk. par. Poseidon 408 t. z Helsingforsu z towarem (Bornhold, kan. port.), szw. par. Falken 882 t. z Helsingborga próżny (Bergenske, Westerplatte), szw. par. Gotfrid próżny, niem. żagl. z mot. Barbara drogami wewnętrznemi próżny (Prowe).

4 czerwca: ang. par. Haarlen 565 t. z Leith z towarem (Reinhold), wolna strefa), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. z Göteborga próżny (Reinhold, Legan), niem. żagl. z mot. Emmeline 45 t. z Królewca próżny (Ganswindt, most Breitenbacha) duń. par. Ingeborg 727 t. z Aarhus próżny (Bergenske, most Breitenbacha), norw. par. Christine I 613 t. z Yarmouth z żelastwem (Reinhold, kan. port.), łot. par. Gauja 195 t. z Zaandam próżny (Bergenske, Westerpl.), hld. ż. z mot. Elisabeth 100 t. z Królewca próżny (Ganswindt, Gdańsk), niem. ż. z mot. Argus 58 t. z Królewca próżny (Prowe, Westerpl.), łot. par. Daugava 751 t. z Rotterdamu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Georg Zelk 798 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand. Westerpl.), szw. par. Neptunus 757 t. z Amsterdamu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.).

5 czerwca: niem. par. Goldbek 813 t. z Hamburga próżny (Voigt, kan. port.), niem. par. Tatti 354 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, b. skład węgla mar.), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. z Moss z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), ang. par. Baltonia 1320 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic, Vistula).

5 czerwca: ang. par. Kolpino 1465 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, dworzec nadwiśl.), niem. par. Carl 116 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadwiśl.), niem. par. Lotte Reith 923 t. z Londynu z żelastwem (Shaw Lovell,Holm), niem. cyst. Borkum 86 t. z Londynu ze smołą (Bergenske, b. skład węgla mar.), szw. par. Ester 892 t. z Oskarshamnu z towarem (Bergenske, Wisłoujście).

6 czerwca: szw. par. Clara 188 t. z Hernösandu z papierką (Bergenske, dworzec nadw.), niem. par. Norderney 547 t. z Hamburga z towarem (Voigt, dworzec nadw.), duń. par. Feddy 561 t. z Svendborga próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), szw. par. Gudrun 452 t. z Aarhus próżny (Lenczat), szw. holownik Holger 15 t. z szw. licht. Hallsta III. 473 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Marslow, szw. par. Libau próżny, włoski par. Clara Cannes 4416 t. z Montrealu z żytem (Reinhold), norw. par. Bruse 1009 t. z Skien próżny (Bergenske), niem. żagl. z mot. Karla 46 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Ganswindt), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. próżny (Pam), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

6 czerwca: duń. par. Dania 1390 t. z Norresundby próżny (Pol. Skand.), niem. żagl. z mot. Gerda 63 t. z Ystadu z pszenicą (Bergenske), est. par. Valve 197 t. z Newcastle z żelastwem (Reinhold).

7 czerwca: szw. żagl. Fingal 60 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske), szw. par. Frej 1214 t. z Göteborga próżny (Pol. Skand.), łot. par. Livia 270 t. z St. Olofsholmu z kamieniem wapiennym (Ganswindt), czechosł. par. Bohemia 435 t. z Kilonji próżny (Wolff), szw. par. Nordöst 628 t. z Horten próżny (Pol. Skand.), duń. draga Passepartout 199 t. z Gdyni próżna (Stocznia Gdańska), ang. par. Alise Truther ze zbożem (Bergenske), duń. par. Katholm 816 t. z Aalborga z towarem (Reinhold), duń. par. London 730 t. próżny (Bergenske), szw. par. Condoren 105 t. z Mäntyluoto z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. August Cords 496 t. z Elsfleth próżny (Reinhold, Westerplatte), szw. par. Cacilia Sanne 1155 t. z Gandawy próżny (Behnke i Sieg, Victoriawand), duń. par. Susa 730 t. z Szczecina próżny (Reinhold, b. port ces.), ang. par. Tasso 2172 t. z Londynu próżny (Ellerman i W., kan. port.), niem. par. Egeria 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. hol. Frej 25 t. z szw. licht. Kelsö 812 t. i Frode 368 t. z Sztokholmu próżne (Artus, Wisłoujście).

8 czerwca: niem. par. Königsberg 393 t. z Królewca próżny (Stocznia Gdańska), niem. par. Arcona 186 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Hinrich 308 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Karl Friedrich Larsen 686 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Rewa 713 t. z Vesteras z rudą żelazną (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic, kan. port.), pol. par. Kraków 1121 t. z Lulea z rudą żelazną (Pam, wolna strefa), niem. par. Nordmark 568 t. z Harlingen próżny (Artus, Westerpl.), fr. par. Martine 1517 t. próżny (Mory, wolna strefa).

8 czerwca: fr. par. Martinet 1517 t. z Rygi próżny (Mary), niem. żagl. z mot. Uli 56 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Ganswindt), belg. par. cyst. Emanuel Dobel 2764 t. z Nowego Yorku z olejem maszynowym (Worms), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Inger 298 t. z Kopenhagi próżny (Artus), est. par. Marmor 563 t. z Parnawy z żelastwem (Befrachtungsgesellschaft), norw. żagl. z mot. Avance 376 t. z Bornholmu próżny (Reinhold), fiński par. Navigator 2274 t. z Buenos Aires ze zbożem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Margareta drogami wewnętrznemi (Bergenske), duń. par. Scotia 1387 t próżny (Polsko-Skand.).

9 czerwca: szw. par. Trio 832 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Herolf 2036 t. z Houstonu z żelastwem (Danziger Schiffahrtskontor), niem. par. Saturn 154 t. z Królewca próżny (Prowe), niem. par. Margarete Schröder 586 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Schleswig 478 t. z Saxköpingu próżny (Show Lovell), franc. par. Ostrevent 916 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Käthe 643 t. z Zaandamu próżny (Pam), niem. żagl. z mot. Hans Georg z Saśnic z kredą (Ganswindt), norw. par. Rösten 455 t. z Stavangeru z żelastwem (Ganswindt), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), duń. żagl. z mot. Maagen 97 t. z Landskrony z pszenicą (Prowe), duń. żagl. z mot. Zeus 125 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske), niem. par. Oskar 485 t. z Faaborga próżny (Artus), niem. par. Vulkan 347 t. z Kolonji z towarem (Wolff), gdański par. Peter von Danzig 492 t. próżny (Reinhold), duń. żagl. z mot. Bonavista 67 t. z Landskrony z pszenicą (Ganswindt), szw. par. Prestonic 1383 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Norma 708 t. z Aalborga próżny (Behnke i Sieg), duń. żagl. John 76 t. z Hasle z kamieniem (Ganswindt), szw. par. Ragnar 430 t. z Karlshamnu próżny (Bergenske), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. próżny (Reinhold).

9 czerwca: niem. par. Ceres 363 t. z Malmö próżny (Wolff, kan. port.), est. par. Kodumaa 680 t. z Kingslynnu próżny (Befr. Ges., Westerplatte). austr. żagl. z mot. Steiermark 136 t. z Wyborga z żelastwem (Ganswindt, Westerplatte).

10 czerwca: niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Flensburga próżny (Prowe, kan. port.), gr. par. Candia 180 t. z Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt, Feuerplatz), szw. par. Sven 191 t. z Tallinnu z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. żagl. z mot. Welf Heinrich 67 t. z Neustadt z pszenicą (Voigt, Westerpl.), niem. par. Nordafrika 1242 t. z Suzy z fosfatem (Warta, kolej nadw.), niem. żagl. z mot. Flottbeck 127 t. z Plymouth z żelastwem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Erda 1671 t. z Tunisu z fosfatem (Behnke i Sieg, b. port ces.), łot. par. Viesturs 345 t. z Nyköbingu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), wł. par. Barbarico 7517 t. z

Rotterdamu próżny (Polsko-Skand., Wisłoujście), duń. par. Agersund 1848 t. z Bostonu z żelastwem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Caurus 4 t. z niem. licht. Vega 757 t. i pol. licht. Jurek 634 t. z Stege próżne (Reinhold, kan. port.), niem. żagl. z mot. Christel Vinnen z Kłajpedy z celulozą (Behnke i Sieg, kolej nadw.), szw. par. Gotaland z Göteborga próżny (Pol.-Skand., Westerpl.), duń. żagl. z mot. Karoline 504 t. z Marstalu próżny (Reinhold, stocznia gdańska), niem. par. Ostara 728 t. z Kopenhagi z towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), fr. par. Lussac 864 t. z Antwerpji z towarem (Worms, dworzec nadw.), niem. żagl. z mot. Hans Peter 65 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Indra 756 t. z Hamburga próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Vineta 299 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. żagl. z mot. Leif 71 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske, Westerplatte), lit. par. Lydys 196 t. z Szczecina z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), łot. par. Skouts 1328 t. z Amsterdamu próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.).

11 czerwca: niem. par. Käte 267 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. żagl. z mot. Regina 106 t. z Karlshamnu z kamieniem (Bergenske, b. skład węgla mar.), szw. par. Solvik 872 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, dworzec nadwiślański), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. z Leer (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Lituania 3940 t. z Nowego Yorku z pasażerami i towarem (Baltic America Line, Vistula), szw. par. Hebe 600 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), pol. licht. Stefek 392 t. z Schiewenhorst próżna (Wisła-Bałtyk, stocznia Wojana), niem. par. Harald 367 t. z Stege próżny (Reinhold, wolna strefa).

Na wyjściu:

25 maja: duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. Arcona 303 t. do Kłajpedy z węglem i towarem (Reinhold) ang. par. Minorca 594 t. do Leith z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. cyst. Borkum 86 t. do Londynu próżny (Bergenske), szw. par. Gunvall 865 t. do Stugsundu z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Lucy 2315 t. do Rygi próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Vendia 627 t. do Struer z węglem (Polsko-Skand.),

26 maja: ang. par. Kolpino 1465 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem. hol. Taurus 4 t. z niem. licht. Vega 757 t. i pol. licht. Jurek 634 t. do Stege z węglem (Reinhold), niem. par. Anni Ahrens 554 t. do Yxpila próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Nordöst 628 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), niem. par. Lexa 503 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw Lovell), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), szw. par. Sundsborg 829 t. do Kolmaru z węglem (Prowe), norw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), hld. par. Zeester 187 do Wyborga z zbożem (Voigt), norw. par. Asgard 741 t. do Oslo z węglem (Pam), niem. par. Rückford Otto Ippen VII 242 t. do Lubeki z podkładami (Scharenberg), fsk. par. Aegir z węglem 457 t. do Helsingforsu z tow. (Bornhold), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), szw. par. Göta 764 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), niem. par. Aeolus 356 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), gd. par. Weichsel 601 t. do Grimsby z dzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Ottilie 286 t. do Lubeki z podkładami (Ganswindt), norw. par. Frinse 946 t. do Tromsö z węglem (Lenczat), niem. par. Gonzenheim 2642 t. do Homledal z kainitem (Behnke i Sieg), niem. par. Imatra 544 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), szw. par. Greta 191 t. do Rute z węglem (Ganswindt), łot. par. Southerner 267 t. do Roztoku próżny (Nordd. Lloyd), niem. par. Borkum 560 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), szw. par. Lestris 1488 t. do Sundsvallu z węglem (Artus), fr. par. Lura 19 t. do Kronstadu ze spirytusem (Ganswindt).

27 maja: szw. par. Wilton 922 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Zeus 57 t. do Delfzylu z drzewem (Voigt), szw. par. Erna 615 t. do Landskrony z węglem (Pam), niem. par. Moskau 365 t. do Köpingu z węglem (Pam), fr. par. Danae 978 t. do Dieppe z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. St. Jozef 112 t. do Delfzylu z drzewem (Voigt), fsk. par. Peru 623 t. do Oxelösundu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Seeteufel 194 t. do Bogö z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Veritas 70 t. do Burgsviku z węglem (Bergenske), hld. par. Larenberg 1444 t. do Amsterdamu z węglem (Polsko-Skand.), szw. żagl. z mot. Gladan 105 t. do Sztokholmu z solą (Ganswindt), niem. par. Cereal 310 t. do Sandnäs z węglem (Behnke i Sieg), grecki par. Michael E. Tricoglu 1949 t. do Wasy próżny (Behnke i Sieg).

28 maja: pol. hol. Sambor 14 t. do Nexö próżny (Wisła-Bałtyk), gd. par. Mottlau 430 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Kehrwieder 107 t. do Liusne z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Heimat 93 t. do Liusne z węglem (Bergenske), niem. par. Mars 568 t. do Odense z węglem (Reinhold), niem. par. Constantia 1065 t. do Rochefortu z drzewem (Danz. Schiff. K.).

29 maja: szw. par. Gusten 353 t. do Kalmaru z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Ingrid 82 t. do Wisby z węglem (Ganswindt), szw. żagl. Eoba 177 t. do Ystadu z węglem (Bergenske), duń. draga Passeportout 99 t. do Gdyni próżna (Stocznia Gdańska), szw. żagl. z mot. Sidonia 54 t. do Sarpsborga z cementem (Ganswindt), szw. żagl. Tyra 197 t. do Hernösandu z węglem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Waltraute 83 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Britta 61 t. do Ystadu z węglem (Bergenske).

29 maja: est. par. Wasa 351 t. do Rygi z pasażerami (Bergenske), łot. par. Talvaldis 252 t. do Göteborga z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Falconer 270 t. do Londynu z drzewem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Amalie 47 t. do Wenern z cementem (Genswindt), szw. par. Pan 526 t. do Sztokholmu z węglem (Pam), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), niem. par. Taigeta 802 t. do Tramforsu z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Stettin 797 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.).

30 maja: niem. par. Mecklenburg 670 t. do Havru z węglem (Worms), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Aurora 259 t. do Vesteras z węglem (Pam), norw. par. Skolma 1317 t. do Drammen z węglem (Polsko-Skand.).

30 maja: szw. hol. Frej 15 t. z szw. licht. Menja 572 t. i Fenja 569 t. do Haek Marsö i Badarö z węglem (Behnke i Sieg), niem. hol. Jason 58 t. do Kołobrzegu próżny (Jantzen), szw. par. Erik 123 t. do Kallundsborga z koksem (Reinhold), szw. par. Gudrun 452 t. do Ahus z węglem (Lenczat), duń. draga Suomi 296 t. do Helsingforsu próżna (Reinhold), duń. par. Romo 711 t. do Odense z węglem (Reinhold), niem. par. Priamus 363 t. do Bremy z towarem (Wolff), niem. par. Vineta 299 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), szw. par. Mercur. 800 t. do Helsingborga z węglem (Artus), hld. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Bacchus 381 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), pol. hol. Sambor 14 t. do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk).

31 maja: niem. par. Hecht 599 t. do Rygi z towarem (Nordd. Lloyd), fr. par. Yainville do Rouen z drzewem i towarem (Worms), niem. par. Oskar 485 t. do Faaborga z węglem (Pam), pol. par. Katowice 1108 t. do Göteborga z węglem (Pam), norw. par. Torlak 1484 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), niem. par. Amrum 558 t. do Gdyni próżny (Voigt), szw. par. Siinto 420 t. do Wyborga z węglem (Reinhold), fr. par. Seine 813 t. do Bordeaux z towarem (Reinhold), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. August 268 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Arktis 1119 t. do Bordeaux z węglem (Mory), duń. par. Kirsten 705 t. do Southamptonu z drzewem (Danz. Schiff. K.), norw. par. cyst. Meryl 253 t. do Oslo z melasą (Bergenske).

1 czerwca: gd. par. Hammonia 658 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Ribersborg 705 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), szw. par. Ragnar 430 t. do Karlskrony z węglem (Bergenske), niem. hol. Simson 20 t. do Göteborga próżny (Voigt).

1 czerwca: pol. par. Poznań 1122 t. do Rouen z węglem (Pam), pol. hol. Sambor 14 t. do Shiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), ang. par. Baltannic 1034 t do Londynu z pasażerami i tow. (United Baltic), norw. par. Bestum 1086 t. do Drammen z węglem (Behnke i Sieg), niem. mot. Hansestadt Danzig 932 t. do Swinoujścia z pasażerami (Nordd. Lloyd), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i tow. (Ellermann Wilson), szw. par. Ingwall 694 t. do Skelleftehamnu z węglem (Berg.), ang. par. Kovno 1477 t. do Hull z pasaż. i tow. (Ellerman Wilson), szw. par. Bonden 372 t. do Shorehamnu z drzewem (Behnke i Sieg), łot. par. Viesturs 345 t. do Nyköpingu z węglem (Behnke i Sieg).

2 czerwca: norw. par. Sarpen 1100 t. do Sarpsborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Harald 367 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Schleswig 478 t. do Saxkjöbingu z węglem (Reinhold), pol. par. Tczew 344 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Pam), gd. par. Paul Beneke 137 t. do Piławy z 376 pasażerami (Weichsel), niem. par. Erna 491 t. do Rygi z tow. (Voigt), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), szw. par. Rosendahl 763 t. do Gdyni próżny (Pam), duń. par. Svava 697 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhald), niem. par. Phöbus 362 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. Saturn 154 t. do Kjöge z drzewem (Prowe).

2 czerwca: grecki par. Despina Lemos 1895 t. do Hernösandu próżny (Behnke i Sieg), pol. par. Warta 1698 t. do Algieru z węglem (Pam), niem. par. Nereus 383 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), niem. par. Brake 366 t. do Hambur-

ga z towarem, niem. par. Orion 260 t. Kingslianu z drzewem (Wolff), duń. par. Nirod 283 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), szw. par. Prestonic 1383 t. do Malmö z węglem (Lenczat), niem. par. Dora Ahrens 529 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Amazone 378 t. do Oerviken z węglem (Bergenske), szw. par. Halfsten 668 t. do Uddevalla jako do portu ukrycia z papierką (Behnke i Sieg), szw. par. Inegeborg 191 t. do Norrköpingu z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Aslang 900 t. do Londynu z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Rudolf 487 t. do Hamburga z drzewem i towarem (Prowe), szw. par. Nornan 353 t. do Gränudby z węglem (Pam).

3 czerwca: szw. par. Fryken 819 t. do Ortsviken z węglem (Artus), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z węglem (Bergenske), szw. par. Sylvia 955 t. do Mataganem jako do portu ukrycia z drzewem (Skand. Levante), szw. par. Verna 238 t. do Haldanu z węglem (Reinhold), łot. par. Kandava 1170 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. żagl. z mot. Capella 67 t. do Wyborga ze sodą (Voigt), niem. par. Erich Arnholz 108 t. do Roztoku z drzewem (Ganswindt), grecki par. Patras 110 t. do Kilonji próżny (Ganswindt), grecki par. Avgy 2283 t. do Wenecji z węglem (Pam), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), niemiecki par. Arcona 303 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), niem. par. Klara Kunstmann 2400 t. do Lulea próżny (Warta).

4 czerwca: niem. hol. Stier z niem. licht. cyst. Nr. 5 654 t. do Rouen z olejem maszynowym (Nordd. Lloyd), szw. par. z mot. Ellen 70 t. do Wyborga ze sodą (Pam).

4 czerwca: duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), norw. par. Vendia 303 t. do Aalesundu z towarem (Bergenske), duń. par. Valberg 496 t. do Lovisa próżny (Reinhold), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), lit. par. Lydys 196 t. do Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Danzig 575 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), szw. par. Iris 169 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold).

5 czerwca: duń. par. Hafnia 1159 t. do Nyborga z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Hessa 1316 t. do Dronthjem z węglem (Polsko-Skand.), grecki par. Galounis 1381 t. do Kaivisto próżny (Lenczat), niem. par. Holstein 478 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg).

5 czerwca: niem. par. Seemoos 242 t. do Karlsborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Siegfried 329 t. do Szczecina z towarem (Prowe), niem. par. F. W. Fischer 601 t. do Wyborga z towarem i benzyną (Lenczat), pol. hol. Sambor 14 t. do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), hld. par. Iris 404 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), duń. par. Polly 463 t. do Bostonu z drzewem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Uffe 1184 t. do Liverpoolu z towarem (Reinhold), norw. par. Torsol 1129 t. do Archangelska próżny (Bergenske), norw. par. Leif 1107 t. do Archangelska próżny (Voigt), niem. par. Immenhof 182 t. do Skarpness z drzewem (Reinhold), szw. par. Scartho 300 t. do Luea z węglem (Prowe), niem. par. Gunther 884 t. do Pernau próżny (Pam), szw. par. Utklipen 1031 t. do Topilla z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Gusten 353 t. do Tallaroe z węglem (Artus), szw. par. Frediborg 242 t. do Hernösandu z węglem (Polsko-Skand.).

6 czerwca: duń. par. Vendia 627 t. do Rönne z węglem (Pam), duń. par. Victoria 1160 t. do Fredericji z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Baltonia 2390 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), iem. par. Goldbeck 813 t. do Królewca próżny (Voigt), szw. par. Mars 854 t. do Norrköpingu z węglem (Pam), duń. mot. Johanne Margareta 334 t. do Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg), fr. par. Divona 815 t. do Caen próżny (Mory), szw. par. Hedströmen 250 t. do Westerviku próżny (Reinhold), gd. par. Prosper 410 t. do Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Iris 372 t. do Landskrcny z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Finnland 246 t. do Odense z płytami żelaznemi (Voigt).

6 czerwca: szw. par. Maj 1144 t. do Sundsvallu z węglem (Artus), duń. par. Fylla 443 t. do Kjöge z węglem (Polsko Skand.), łot. par. Rauna 1441 t. do Rygi z węglem (Voigt), duń. par Fanö 1893 t. do Kardyfu z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Orest 382 t. do Antwerpji z towarem (Wolff).

7 czerwca: port. por. Lines 1814 t. do Sunderlandu próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Vaga 944 t. do Oslo z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Gladan 64 t. do Sztokholmu z cementem (Prowe), niem. par. Carl 166 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Foraldres Minde 57 t. do Gdyni (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Magda 83 t. do Sztokholmu z cementem (Prowe), niem. żagl. z mot. Kate 75 t. do Bremy z drzewem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Robert 51 t. do Degershamnu z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Nanny 61 t. do Lavriku z cementem (Ganswindt), niemiecki żagl. z mot. Stern 88 t. do Storunx z węglem (Artus), austr. żagl. z mot. Enns 100 t. do Nakskov z drzewem (Ganswindt), niem. żaglowiec z mot. Barbara 61 t. do Göteborga z cementem (Prowe), duń. żagl. z mot. Mary 55 t. do Mallerup z węglem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Meta 68 t. do Aeroskjöbingu z węglem (Bergenske), szw. par. Eduard 734 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), niem. żagl. z mot. Walküre 57 t. do Assensu z węgiem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Spes 46 t. do Helsingborga z cementem (Ganswindt), duń. par. Jägersborg 727 t. do Birkenhead z drzewem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Altair 81 t. do Bremy z drzewem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Fortuna 97 t. do Wyborga z sodą (Voigt), niem. żagl. z mot. Merry 45 t. do Kirik z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Lovise 51 t. do Helsingborga z solą potasową (Behnke i Sieg), fsk. par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornholdt), niem. par. cyst. Borkum 86 t. do Becktonu próżny (Bergenske), szw. par. Clara 173 t. do Karlshamnu próżny (Bergenske), szw. par. Themis 383 t. do Göteborga z towarem i węglem (Bergenske), niem. par. Elin 348 t. do Bremy z towarem (Wolff), niem. par. Wilhelm 937 t. do Kotki z węglem (Bergenske), szw. par. Forsvik 698 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Fafner 1922 t. do Lulea próżny (Behnke i Sieg)

8 czerwca: szw. par. Neptunus 757 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Inga 715 t. do Stungsundu z węglem (Wolff), szw. par. Caring 518 t. do Moss z węglem (Reinhold), niem. par. Possehl 1348 t. do Odense z węglem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Karla 46 t. do Halmstadu z solą potasową (Ganswindt), szw. par. Juno 620 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. Sigrum 324 t. do Gramvik z węglem (Artus).

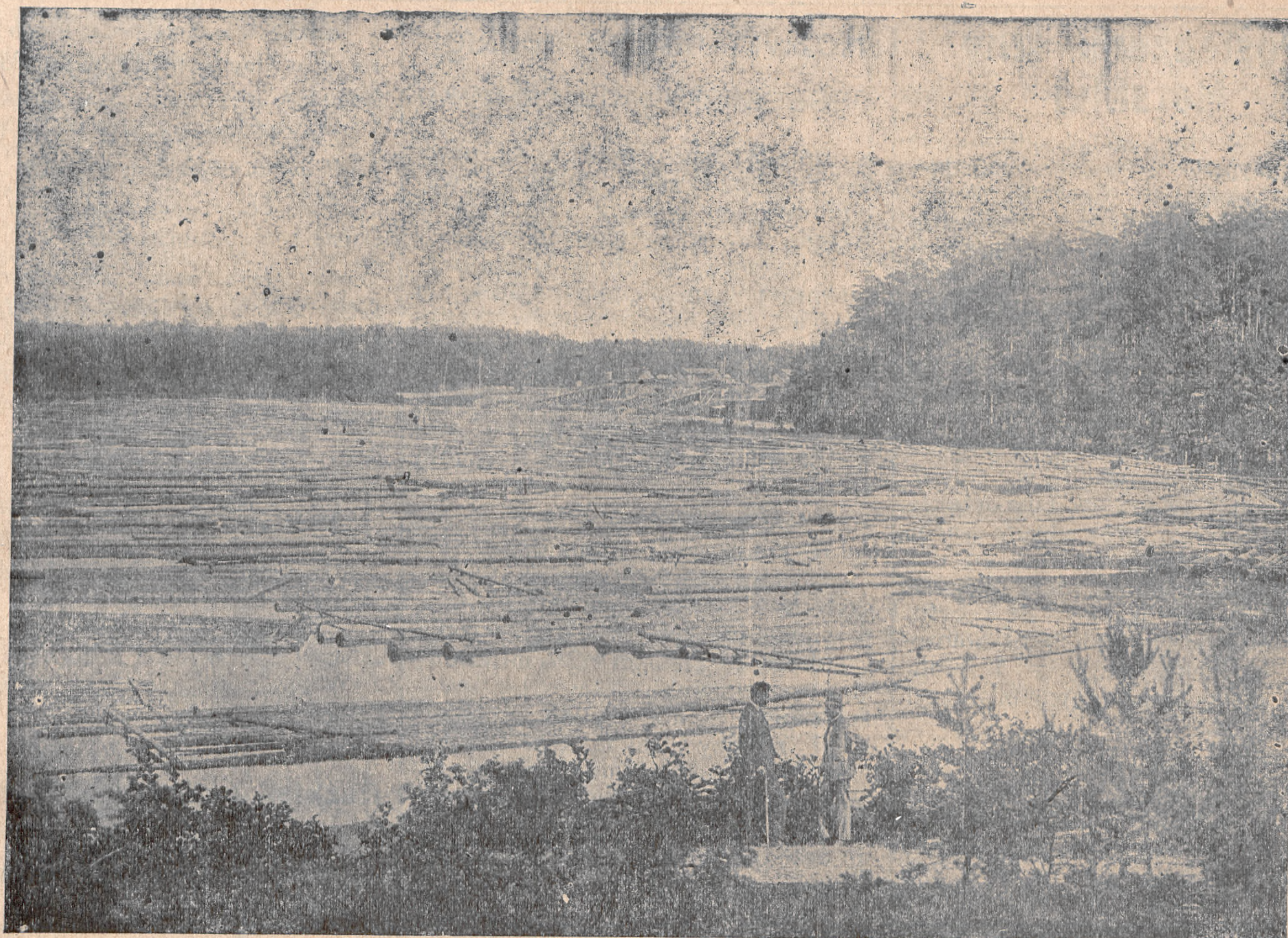
8 czerwca: szw. par. Gotfried 938 t. do Nantes z węglem (Bergenske), łot. par. Consuls P. Dannebergs 1744 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), szw. hol. Holger 14 t. z szw. licht. Hallsta III. 473 t. do Skilinge z węglem (Prowe), szw. par. Falken 706 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), szw. par. Cäcilia Sanne 1155 t. do Jacobstadu próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Mexicano 2313 t. do Gefle próżny (Bergenske), duń. żagl. z mot. Urda 56 t. do Oskarshamnu próżny (Ganswindt), duń. par. Tiber 823 t. do Bordeaux z towarem i drzewem (Reinhold), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. do do Egershamnu z węglem (Bergenske), ang. par. Tasso 2172 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), niem. par. Borghild 537 t. do Rotterdamu z drzewem (Adolph Voigt), ang. par. Kolpino 1465 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp.), duń. par. Maj 524 t. do Goole z drzewem (Bergenske).

9 czerwca: duń. par. Sousa 730 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. żagl. z motorem Hertha Grube 68 t. do Mallerup z węglem (Ganswindt), szw. par. Fortunatus 799 t. do Sztokholmu z węglem (Reinhold), niem. par. Tatti 344 t. do Hamburga z towarem i drzewem (Prowe), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), szw. żagl. z mot. Gerda 49 t. do Halmstadu z cementem (Ganswindt), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Atila III. 93 t. do Hamburga z drzewem (Bergenske), ang. par. Haarlem 565 t. do Leith z towarem (Bergenske).

9 czerwca: fiński par. Herakles 2945 t. do Rio de Janeiro z towarem (Bergenske), niem. par. Saturn 154 t. do Kjöge z podkładami (Prowe), niem. hol. Jason 58 t. z lich. Wulksfelde 619 t. i licht. Neuenfelde 616 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), niem. par. Hinrich 308 t. do Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg), czechosł. żagl. z mot. Melnik 64 t. do Halmstadu z cementem (Ganswindt), norw. par. Burse 1009 t. do Skien z węglem (Bergenske), norw. par. Kristine I. 613 t. do Oernsköldsviku próżny (Reinhold), szw. par. Gudrun 452 t. do Malmö z węglem (Lenczat), niem. par. Mars 568 t. do Vejle z węglem (Reinhold).

10 czerwca: niem. par. Ursula Fischer 1598 t. do Göteborga z węglem (Reinhold), niem. par. Georg Zelk 798 t. do Rouen z węglem (Pol.-Skand.), niem. par. Consul Cords 552 t. do Ekenäs z węglem (Reinhold), pol. par. Kraków 1121 t. do Gdyni próżny (Pam), szw. żagl. z mot. Zeus 59 t. do Göteborga z cementem (Prowe), niem. żagl. z mot. Liane 52 t. do Sztokholmu z cementem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Erna 53 t. do Raa z węglem (Bergenske), szw. par. Inland 1399 t. do Göteborga z węglem (Prowe), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą, pasażerami i towarem (Reinhold), norw. żagl. z mot. Advance 276 t. do Halden z węglem (Reinhold), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Polsk.-Skand).

11 czerwca: szw. par. Norma 708 t. do Wisby z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Nordöst 628 t. do Sztokholmu z węglem (Pol.-Skand.) niem. par. August Cords 745 t. do Pargasu z węglem (Reinhold).



Drzewo polskie przygotowane na eksport do Gdańska

Schiewenhorst nie jest droga celną i nigdy nią nie było, Gdański Zarząd Ceł robiąc ustępstwo dozwolił zainteresowanym towarzystwom żeglugowym używania dla transportu towarów bezpośredniej drogi przez ujście Wisły. Przytem według przepisów ustawy celnej odbywa się załatwianie formalności wjazdowych i wyjazdowych owych transportów na stacji granicznej Schiewenhorst, położonej bezpośrednio przy ujściu Wisły.

Taksamo w szczegółach tego postępowania zaprowadzonego w roku 1926, czyniono zainteresowanym towarzystwom ze strony gdańskiej ustępstwa, często idące do ostatecznych granic przepisów ustawowych. Zupełne zrzeczenie się kontroli oczywiście nie było możliwe jako stojące w sprzeczności z ustawą.

Nie trzeba przytem zapominać, że Gdańsk w artykule 26 Umowy Warszawskiej z 24 października 1921 r. objął wobec Rzeczypospolitej zobowiązanie badania paszportów zagranicznych uprawniających do wyjazdu z Polski lub wjazdu do Polski. Dla wypełnienia t go zobowiązania Gdańsk jest zmuszony rewidować obywateli polskich znajdujących się na pokładzie statków idących z Tczewa na morze i wracających z przeciwnego kierunku, czy posiadają przepisowe paszporty zagraniczne.

Nakoniec Gdańsk jeszcze ma prawo zbadania statków polskich idących w dół Wisły przy przejściu na teren gdański, czy nie posiadają towarów podlegających w Gdańsku podatkom bezpośrednim.

Jeżeli więc prasa polska nazywa kontrole na gdańskim terenie, odbywające się przy wykonywaniu wymienionych przepisów, nieprawną szykaną stosowaną wobec polskiej żeglugi wiślanej, to można to tylko przypisać zupełnej nieznajomości istniejących przepisów celnych, paszportowych i podatkowych.

Polemiczna odpowiedź gdańskiego wydziału prasowego mówi o „rzekomych utrudnieniach", podczas gdy całą prasę krajową poruszył fakt zupełnego zatrzymania statków polskich na Wiśle już po załatwieniu wszystkich formalności celnych i paszportowych w Tczewie i po pokryciu opłat za przejście Schiewenhorst. Nie dosyć na tem, ogłoszone zostało na piśmie przez władze celne przejście przez Schiewenhorst za zamknięte.

Nie znamy praktycznie drogi celnej, lecz znamy drogę nawigacyjną i skoro rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej port morski w Tczewie został ogłoszony, po dwóch latach faktycznego ruchu morskiego, a Rada Portu również od roku ustaliła za przejście pod Schiewenhorst specjalne opłaty, to trzymanie się zasady, że nie może być drogi celnej tam gdzie jest i będzie droga morska żeglowna jawnie wskazuje na to, że chodzi w danym wypadku istotnie o celowe przeszkody ze strony, która nadużywa swej samodzielności na terenie Wolnego Miasta, co wyraża się w ogłaszaniu drogi przez Schiewenhorst do Tczewa dla statków morskich jako zamkniętej („gesperrt")

Przepuszczanie statków morskich przez Schiewenhorst nie może być uważane już dziś w żadnym wypadku za życzliwe ustępstwo ze strony władz gdańskich, skoro za aprobatą delegacji gdańskiej w Radzie Portu na koszt Polski przebagrowano rynnę przed Schiewenhorst, co jest nie tyle potrzebne dla żeglugi, ile dla bezpieczeństwa miasta Gdańska przy pochodzie lodów. Jeśli Gdańsk ma korzyści z bagrowania dla Polski to tembardziej wisi teraz w powietrzu utrudnianie lub nawet „zamykanie" drogi przez Schiewenhorst.

—o—

Posiedzenie Izby Morskiej

Dnia 20 czerwca br. odbyło się w Wejherowie w sądzie posiedzenie publiczne Izby Morskiej w następującym składzie: Przewodniczący sędzia Pobłocki, ławnicy Ziółkowski, Chłopicki, Czopowski i Hryniewicki. Delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu kdr. r. Poznański.

Izba rozpatrywała dwie sprawy: 1) uszkodzenie yachtu „Witold“ przez holownik „Elsa“ przy wejściu do kanału portowego w Gdyni. Po zbadaniu świadków Izba orzekła że winę ponosi prowadzący yacht „Witold“, gdyż nie ujawnił on dostatecznej ostrożności przy wejściu do kanału budującego się portu, gdzie stale odbywa się ruch holowników z lichtugami. — Kapitan „Elsy“ nie ponosi odpowiedzialności za wypadek.

2) Wyrzucenie na brzeg lichtugi morskiej „Stefek“ przy ujściu Wisły. Izba orzekła, że kapitan lichtugi (Nosiński) i załoga jej uczynili wszystko co należało i było w ich mocy by zapobiedz wypadkowi, ale silny nieoczkiwany wiatr i duża fala spowodowały pęknięcie łańcuchów kotwicznych i lin, wskutek czego lichtuga została wyrzucona na brzeg. Winy załogi w tem nie było. Holownik „Sambor“ również zrobił wszystko by uratować lichtugę, lecz nie mógł okazać skutecznej pomocy z powodu silnej fali i niebezpieczeństwa grożącego przy zbliżeniu się do lichtugi.

Gdańskie zapatrywanie na awarję.

Gdański Seeamt rozpatrując równolegle do polskiej Izby Morskiej sprawę lichtugi morskiej „Stefek“ przyjął następujący stan rzeczy:

Znajdująca się na redzie Schiewenhorst lichtuga „Stefek“ oczekiwała wprowadzenia jej do rzeki. Nastąpienie złej pogody przeszkodziło jednak wprowadzeniu statku, wobec czego lichtuga zmuszona była wytrzymać burzę na zewnętrznej redzie na kotwicy. Kapitan zastosował wszystko co było w jego mocy ażeby uniknąć wyrzucenia na brzeg. Wszystkie jego zarządzenia przeprowadzone były w sposób godny uznania i pod każdym względem fachowo. Kapitan statku Nosiński nie ponosi w wypadku żadnej winy.

Za przyczynę uważać należy pęknięcie łańcuchów kotwicznych, burzliwą pogodę i wysoką falę. Należy wyrazić uznanie usiłowaniom holownika „Sambor” wyholowania lichtugi „Stefek“.

Rozwój naszej żeglugi pasażerskiej na Bałtyku

Dnia 20 bm. o godz. 20-ej przybył do Gdyni par. „Jadwiga“, wybudowany na stoczni Palmers'a w Anglji. Przez przejście od wschodnich wybrzeży Anglji do Gdyni przy niesprzyjającej pogodzie statek ten dowiódł, iż pomimo tego, że wymiary jego odpowiadają wymiarom statkú przybrzeżnego, posiada wysokie kwalifikacje morskie, doskonale trzyma się na fali, nie obawia się zalewania wodą i utrzymuje swoją stałą szybkość.

Par. „Jadwiga“ wybudowany dla celów całorocznej komunikacji, jest dwuśrubowcem, co zapewnia mu szybkie i pewne manewrowanie a przy sile maszyn 830 KM. rozwija szybkość $12^1/_2$ węzła ($12^1/_2$ mili morskiej na godzinę). Statek ten przeznaczony jest dla szybkiej komunikacji między Gdańskiem, Helem i innemi przystaniami dla zapewnienia pasażerom przejazdów wygodnych i bez straty czasu. Wewnętrzne urządzenia statku są komfortowe.

W najbliższych dniach oczekuje się przyjścia z Anglji statku „Wanda“, identycznego z „Jadwigą“. Dwa te statki są pięknym nabytkiem żeglugi pasażerskiej.

Statek wycieczkowy „Gdynia“ dnia 19 bm. o godz. 7-mej przybył do Helsingforsu, skąd odejdzie do Hangö dnia 22 bm.

Dnia 27 bm. par. „Gdynia“ odejdzie na piękną wyspę Bornholm i do bardzo popularnej u naszej publiczności Kopenhagi, a 4 lipca do Visby i Sztokholmu, poczem jeszcze raz (dnia 12 lipca) uda się na 10-cio dniową wycieczkę do Tallinna, Helsingforsu, Hangö i Rygi; w krajach tych nasza bandera przyjmowaną z owacjami.

Ruch statków polskich.

Par. Gdynia odpłynął 22-go z Helsingforsu do Hangö,

Par. Wanda odpłynął 22-go z Tyne do Gdyni.

Par. Katowice prybył 22-go próżny z Göteborga do Gdyni po węgiel do Gefle

Par. Kraków ładuje w Lulea rudę do Gdańska.

Par. Niemen przybył dnia 22-go ao Gdańska z ładunkiem 4100 ton fosforytów i 56 ton drobnicy.

Par. Poznań wyładowuje od 18-go tomasówkę wGdyni.

Par. Wilno oczekiwany 20-go z Gandawy w Gdyni z ładunkiem 2800 ton tomasówki.

Par. Warta ładuje w Sousa (Tunis) 1200 ton fosforytow

Par. Tczew ładuje od 23-go węgiel w Gdyni do Masnetsundu.

Par. Toruń minął 20-go kanał Kiloński w drodze z Gdańska do Gandawy z ładunkiem 582 sążni kopalniaków, 400 mt. sześć. okrąglaków i 48 ton fornierów.

POLSKO-SKAND. TOWARZ.

Par. Robur I ładuje w Gdańsku węgiel z przeznaczeniem do Szwecji.

Par. Robur II wyładowuje w Landskronie węgiel z Gdyni

ŻEGLUGA WISŁA-BAŁTYK.

Lichtugi Antek i Bolek czekają na węgiel w Tczewie.

Rozkład ważny od 2 czerwca br.

P. P. „Żegluga Polska“
Linja przybrzeznej żeglugi.
Gdynia—Hel—Jastarnia.

6,50	17,00	JASTARNIA	14,00	21,20
7,50	18,00		13,00	
8,10	18,20	HEL	12,50	
9,30	19,40	GDYNIA	11,30	20,00

Wszystkie poprzednie rozkłady unieważnia się.

Gdynia dotąd nie ma wagi kolejowej

Rozbudowa urządzeń nowych odbywać się powinna w pewnej harmonji. Co nam po tem, że mamy jakieś urządzenie jeśli brakuje nam jednej z jego nieodzownych części? Co nam po kilometrach nowych torów, jeśli nie mamy wagi kolejowej w porcie?

Upływa już trzeci rok eksploatacji Gdyni, przeładowującej już setki tysięcy ton towaru, a dotąd ważenie wagonów, wychodzących z Gdyni do kraju odbywa się na stacji Langfuhr, w kolejce, po załatwieniu miejscowych ładunków.

Skutki są te, że pierwsze transporty ryżu do kraju z gdyńskiej łuszczarni ryżu są rozrywane. Kolejność nadchodzenia poszczególnych gatunków nie zgadza się z kolejnością nadania, kupiectwo oczekujące swego towaru narażone jest na straty.

Niewątpliwie trzeźwy pogląd na rzeczy wymaga natychmiastowego zmontowania wagi kolejowej w Gdyni.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

6 czerwca:
szw. ż. z m. **Zita** 76 do Holmestrandu,
szw. par. **Kjell** 687 do Gefle,
gd. par. **Echo** 556 do Oslo,
pol. par. **Robur I** 578 do Oxelösundu.
7 czerwca:
pol. par. **Wilno** 1 122 do Rouen,
szw. par. **Rosendal** 767 do Sztokholmu.
8 czerwca:
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Sztokholmu,
szw. par. **Göta** 674 do Oskarshamnu.
9 czerwca:
duń. par. **Wilhelm Kolding** 928 do Horsensu,
szw. par. **Valkyrian** 707 do Sundsvallu,
łot. par. **Bartava** 461 do Lipawy,
szw. par. **Ymer** 605 do Söderteljе.
10 czerwca:
niem. par. **Marie Ferdinand** 732 do Heisingforsu,
szw. par. **Bengt** 289 do Herre,
ang. par. **Jacobus** 756 do Drammen,
łot. par. **Mars** 279 do Trelleborga.
11 czerwca:
szw. ż. z m. **Foraldres Minde** 62 do Kopenhagi,
norw. par. **Jaederen** 493 do Stavangeru,
niem. par. **Holstein** 479 do Hangoe.
12 czerwca:
niem. par. **Alsen** 538 do Wazy,
duń. par. **Mary** 1 125 do Kopenhagi.
13 czerwca:
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi.
14 czerwca:
pol. par. **Katowice** 1 108 do Göteborga.
15 czerwca:
szw. par. **Aegir** 754 do Landskrony,
szw. par. **Elsie** 840 do Sztokholmu,
szw. par. **Fingal** 282 do Karlstadu.
16 czerwca:
ang. par. **Akenside** 1 139 do Gandawy,
pol. par. **Robur II** 798 doLandskrony,
łot. par. **Kokness** 1 045 do Mantyluoto,
pol. par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu.
17 czerwca:
duń. par. **Vendia** 628 do Svendborga,
szw. par. **Allegro** 1 150 do Stonärgen.
18 czerwca:
duń. par. **Lise** 718 do Varbergu.
łot. par. **Bartava** 461 do Lipawy.
19 czerwca:
duń. par. **Belgien** 1 616 do Oslo,
szw. par. **Ran** 931 do Norrköpingu,
niem. par. **Gerda Ferdinand** 908 do Uleaborga,
niem. p. **Heinr. Ferdinand** 538 do Wazy,
szw. par. **Ferdiborg** 242 do Svelviku.
20 czerwca:
niem. par. **Reval** 576 do Sundsvallu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 74 388 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

4 czerwca:
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi.
5 czerwca:
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Nyborga,
norw. par. **Hessa** 1 016 doTrondhjem,
niem. par. **Seemoos** 242 do Karlsborga,
szw. par. **Scarto** 300 do Lipawy,
szw. par. **Udklippan** 1 031 do Topilli,
szw. par. **Gusten** 353 do Dollarö,
szw. par. **Frediborg** 242 do Hernösandu,
szw. par. **Mars** 854 do Norrköpingu,
fr. par. **Divona** 815 do Caen.
6 czerwca:
szw. par. **Maj** 1 144 do Sundsvallu,
duń. par. **Fylla** 443 do Kjöge,
łot. par. **Rauna** 1 441 do Rygi,
duń. par. **Vendia** 627 do Rönne,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Fredericji,
szw. par. **Iris** 372 do Landskrony.
7 czerwca:
norw. par. **Vaga** 944 do Oslo,
szw. ż. z mot. **Robert** 51 do Degershamnu,
niem. ż. z m. **Stern** 88 do Storunx,
duń. ż. z m. **Mary** 55 do Mallerupu,
hld. ż. z m. **Cormoran** 87 do Bogense,
szw. ż. z m. **Meta** 68 do Aeroskjobingu,
szw. par. **Edward** 734 do Sztokholmu,
niem. ż. z m. **Walküre** 57 do Assensu,
niem. ż. z m. **Merry** 45 do Kiriku,
szw. par. **Themis** 383 do Göteborga (i z tow.).
niem. par. **Wilhelm** 937 do Kotki,
szw. par. **Forsvik** 698 do Gefle.
8 czerwca:
szw. par. **Neptunus** 757 do Goteborga,
szw. par. **Inga** 715 do Stugsundu,
szw. par. **Caring** 518 do Moss,
niem. par. **Possehl** 1 348 do Odense,
szw. żagl. **Sigrun** 324 do Gramsviku,
szw. par. **Gotfrid** 938 do Nantes,
łot. par. **Consuls P. Dannebergs** 744 do Rygi,
szw. licht. **Hallsta III** 473 do Skillinge,
szw. par. **Falken** 706 do Sztokholmu,
szw. ż. z m. **Elin** 69 do Egerhamnu,
szw. par. **Juno** 620 do Göteborga.
9 czerwca:
duń. par. **Sousa** 730 do Kopenhagi,
niem. ż. z m. **Hertha Grube** 68 do Mallerupu,
szw. par. **Bruse** 1 009 do Skien,
szw. par.**Gudrun** 452 do Malmö,
szw. p. **Fortunatus** 799 do Sztokholmu,
niem. par. **Mars** 568 do Vejle.
10 czerwca:
niem. par. **Ursula Fischer** 1 598 do Göteborga,
niem. par. **Georg Zelk** 798 do Rouen,
niem. par. **Consul Cords** 552 do Ekenäs,
szw. ż. z m. **Erna** 53 do Raa,
szw. par. **Inland** 1 399 do Göteborga,
norw. ż. z m. **Advance** 276 do Halden.
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi.
11 czerwca:
szw. par. **Norma** 708 do Wisby,
szw. par. **Nordöst** 628 do Sztokholmu,
niem. p. **August Cords** 745 do Pargasu,
duń. par. **Feddy** 561 do Aarhus,
łot. par. **Gauja** 895 do Rygi,
szw. par. **Libra** 837 do Norrköpingu.
12 czerwca:
gd. par. **Peter von Danzig** 492 do Abo,
niem. par. **Oskar** 485 do Kautepudas,
łot. par. **Daugava** 748 do Rygi,
fr. par. **Martine** 1 517 do La Palice,
duń. par. **Dania** 1 390 do Kopenhagi,
niem. par. **Adeline Hugo Stinnes** 3 268 do Archangielska,
szw. par. **Trio** 832 do Trelleborga,
niem. par. **Harald** 367 do Wyborga.
13 czerwca:
łot. par. **Viesturs** 345 do Horsensu,
niem. par. **Nordmark** 568 do Ekenäs,
niem. par. **Indra** 726 do Gefle.
szw. par. **Rewa** 715 do Sztokholmu,
pol. licht. **Jurek** 634 do Stege,
niem. par. **Lisbeth Cords** 496 do Helsingforsu,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Goteborga,
szw. par. **Frey** 1 389 do Sztokholmu,
szw. par. **Prestonic** 1 383 do Göteborga.
14 czerwca:
szw. par. **Ragnar** 430 do Ystadu,
szw. par. **Solvik** 872 do Vesteras,
est. par. **Kodumaa** 680 doTallinnu,
niem. ż. z m. **Margareta** 49 do Mullerup,
szw. licht. **Fenja** 569 do Norrköpingu,
szw. licht. **Menja** 572 do Norrköpingu,
niem. ż. z m. **Gerda** 63 do Mullerup,
niem. licht. **Vega** 758 do Mariageru,
niem. ż. z m. **Uli** 56 do Mullerup.
szw. par. **Tyr** 432 do Uddevalli,
dńu. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
szw. ż. z m. **Inger** 278 do Norrtelje,
duń. ż. z m. **Söstrene** 49 do Faaborga,
szw. licht. **Frode** 368 do Norrköpingu,
szw. licht. **Kelsö** 813 do Norrköpingu,
szw. par. **Frederika** 974 do Falkviku,
szw. par. **Merkur** 800 do Halmstadu.
15 czerwca:
łot. par. **Linhope** 814 do Ekenäs,
niem. par. **Lotte Reith** 923 do Rouen,
łot. par. **Liwa** 270 do Ahus,
duń. mot. **Maagen** 97 do Landskrony,
duń. ż. z m. **Jens** 121 do Faxe,
szw. par. **Erik** 123 do Holbäk,
niem. par. **Käte** 643 do Hernösandu,
niem. par. **Gotland** 591 do Kłajpedy,
gd. par. **Oberpräsident Delbrück** 620 do Helsingforsu.
16 czerwca:
szw. par. **Edith** 191 do Holmestrandu,
szw. mot. **Condoren** 106 d oHernösandu,
hld. par. **Katvyk** 299 do Królewca,
est. par. **Borghild** 431 do Gjedser,
niem. par. **Altenfelde** 1 493 do Malmö,
niem. par. **Reinhart** 541 do Abo,
szw. par. **Anna** 714 do Christiansandu,
17 czerwca:
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Nyborga,
niem. par. **Valencia** 1 808 do Genui,
niem. par. **Moskau** 365 do Köpingu,
fr. par. **St. Enogat** 1 273 do Bordeaux,
niem. par. **Scharhörn** 115 do Mullerup,
szw. par. **Gusten** 353 do Kalmaru.
18 czerwca:
niem. par. **Arcona** 186 do Odense.
niem. ż. z m. **Hans Werner** 74 do Alabodarna,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
duń. ż. z m. **Bonavista** 57 do Christiansandu,
szw. par. **Ascania** 404 do Sundsvallu,
duń. par. **Cyril** 1 267 do Odense,
duń. par. **Bretland** 1 235 do Kopenhagi,
szw. par. **Astrid** 606 do Göteborga,
niem. par. **Hilde** 851 do Helsingforsu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 190 400 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

5 czerwca:
duń. par. **Polly** 463 do Bostonu,
niem. p. **Immenhof** 182 do Sharpnessu.

6 czerwca:
duń. par. **Fanö** 1 893 do Kardyfu.
7 czerwca:
niem. ż. z m. **Käte** 75 do Bremy,
austr. ż. z m. **Enns** 100 do Nakskov,
duń. p. **Jägersborg** 727 do Birkenhead,
niem. ż. z m. **Altair** 81 do Bremy.
8 czerwca:
duń. par. **Tiber** 823 do Bordeaux (i z tow.),
niem. par. **Borghild** 537 do Rotterdamu,
duń. par. **Maj** 524 do Goole.
9 czerwca:
niem. par. **Tatti** 344 do Hamburga (i z tow.),
niem. ż. z m. **Alira III** 93 do Hamburga.
niem. par. **Saturn** 154 do Kjöge,
niem. licht. **Wulksfelde** 619 i niem. licht. **Neuenfelde** 616 do Amsterdamu.
12 czerwca:
niem. p. **W. C. Frohne** 189 do Horsensu,
niem. p. **Norderney** 547 do Lowestoftu,
szw. par. **Ester** 893 do Manchesteru.
13 czerwca:
duń. par. **Signe** 696 do Prestonu.
14 czerwca:
niem. ż. z m. **Emmeline** 45 do Bremy,
hld. ż z m. **Elisabeth** 100 do Bremy.
15 czerwca:
duń. par. **Ellensborg** 729 do Garstonu,
duń. par. **Londyn** 730 do Londynu,
niem. par. **Schleswig** 478 do Londynu.
16 czerwca:
est. par. **Valve** 197 do Tynedocku,
duń. par. **Skaane** 724 do Londynu.
17 czerwca:
duń. par. **Lilly** 524 do Sharpnessu.
18 czerwca:
niem. par. **Karl Fr. Larsen** 686 do Londynu,
pol. par. **Toruń** 1 122 do Gandawy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 64 500 m^3 drzewa.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

6 czerwca:
niem. par. **Gerda Ferdinand** 908 z Gandawy.
10 czerwca:
niem. par. **Nordafrika** 1 242 z Sousy,
niem. par. **Erda** 1 671 z Tunisu.
11 czerwca:
niem. par. **Brunhilde** 863 z Rotterdamu.
12 czerwca:
gr. par. **Rita** 1 560 z Ancony.

Statki powyższe przywiozły łącznie 14 300 ton fosfatów.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

4 czerwca:
norw. par. **Kristine I** 613 z Yarmouth.
5 czerwca:
duń. ż. z m. **Söstrene** 49 z Moss.
niem. par. **Lotte Reith** 923 z Londynu.
6 czerwca:
est .par. **Valve** 197 z Newcastle.
7 czerwca:
szw. mot. **Condoren** 105 z Mäntyluoto.
8 czerwca:
niem. par. **Arcona** 186 z Londynu,
est. par. **Marmor** 563 z Parnawy.
9 czerwca:
norw. par. **Herlof** 2 036 z Houstonu,
niem. par. **Margarete Schröder** 616 z Londynu,
norw. par. **Rösten** 455 z Stavangeru,
austr. ż. z m. **Steiermark** 136 z Wyborga.
10 czerwca:
niem. ż. z m. **Flottbeck** 127 z Plymouth,
duń. par. **Agersund** 1 848 z Bostonu.
11 czerwca:
szw. par. **Hebe** 600 z Londynu,
duń. par. **Paul Möller** 138 z Kopenhagi,
niem. mot. **Methan** 297 z Ruhrortu.
12 czerwca:
niem. par. **Arnold Köpke** 430 z Rotterdamu,
niem. par. **Oder** 655 z Rotterdamu.
13 czerwca:
niem. par. **Prima** 493 z Londynu.
duń. ż. **N. P. Petersen** 238 z Plymouth,
niem. par. **Hanna Cords** 1 129 z Providencji,
szw. mot. **Lisa** 539 z Southamptonu,
duń. par. **Karin** 731 z Garstonu.
15 czerwca:
niem. ż. z m. **Berta** 291 z Heybridge Basin.
16 czerwca:
hld. ż. z m. **Andielete** 188 z Londynu.
17 czerwca:
gd. par. **Hammonia** 668 zStavangeru.
18 czerwca:
szw. par. **Maja** 727 z Antwerpji,
niem. par. **Johann Ahrens** 538 z Londynu,
19 czerwca:
norw. ż. z m. **Vera** 112 z Oslo.
20 czerwca:
niem. par. **Venetia** 506 z Rotterdamu,
norw. par. **Truth** 2 227 z Bostonu,
duń. p. **Fredensbro** 1 368 z Port Artura.

Statki powyższe przywiozły łącznie 45 300 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

8 czerwca:
szw. par. **Rewa** 713 z Vesteras,
pol. par. **Kraków** 1 121 z Lulea.
14 czerwca:
hld. par. **Ootmarsum** 2 209 z Kirkenäs.
16 czerwca:
niem. par. **Vineta** 299 z Kłajpedy.
18 czerwca:
szw. par. **Kjell** 687 z Gefle.
19 czerwca:
niem. par. **Admiral** 1 226 z Leningradu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 14 400 ton rudy żelaznej i pirytu.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

12 czerwca:
belg. par. cyst. **Emmanuel Nobel** 2 764 do Rouen.
19 czerwca:
niem. par. cyst. **Grete Glad** 283 do Tallinnu,
niem. par. cyst. **Julius Rütgers** 443 do Ekenäs.

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 600 ton ropy gazowej i benzyny.

Wwóz pszenicy przez port gdański.

6 czerwca:
wł. p. **Clara Cannes** 4 416 z Montrealu,
niem. ż. z m. **Gerda** 63 z Ystadu.
7 czerwca:
szw. ż. z m. **Finglay** 60 z Landskrony,
ang. par. **Alistruther** 2 341.
8 czerwca:
fsk. p. **Navigator** 2374 z Buenos Aires.
9 czerwca:
duń. mot. **Maagen** 97 z Landskrony,
duń. ż. z m. **Jens** 121 z Landskrony,
duń. ż. z m. **Bonavista** 67 z Landskrony.
10 czerwca:
niem. ż. z m. **Welf Heinrich** 67 z Neustadt,
niem. ż. z m. **Hans Peter** 65 z Landskrony,
szw. ż. z m. **Leif** 71 z Landskrony.
12 czerwca:
szw. ż. z m. **Lilly** 62 z Helsingborga.
13 czerwca:
niem. ż. z m. **Waltraute** 83 z Trelleborga,
szw. ż. z m. **Leopold** 57 z Landskrony.
14 czerwca:
duń. ż. z m. **Fremad** 57 z Rudköbingu.
15 czerwca:
niem. ż. z m. **Wal** 48 z Malmö,
duń. ż. z m. **Elly** 70 z Landskrony.
16 czerwca:
szw. ż. z m. **Klippdon** 70 z Kalmaru,
niem. par. **Botilla Russ** 583 z Hamburga.
17 czerwca:
niem. ż. z m. **Immanuel** 74 z Nyköpingu.
19 czerwca:
niem. ż. z m. **Adele** 66 z Landskrony.
20 czerwca:
szw. ż. z m. **Anders** 55 z Yxpila,
szw. ż. z m. **Elin** 74 z Kalmaru,
szw. ż. z m. **Rebekka** 88 z Nyköpingu,
fsk. par. **Orient** 2 895 z Buenos Aires.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

3 czerwca:
szw. par. **Themis** 383 z Lysekilu,
niem. par. **Danzig** 575 z Lubeki,
fsk. par. **Herakles** 2 945 z Mentyluoto,
niem. par. **Siegfried** 322 z Szczecina,
hld. par. **Iris** 404 z Amsterdamu,
duń. par. **Tiber** 823 z Kopenhagi,
szw. par. **Karin** 196 z Sztokholmu.
4 czerwca:
szw. par. **Egon** 291 z Helsingforsu,
fsk. par. **Poseidon** 409 z Helsingforsu,
ang. par. **Haarlem** 565 z Leith.
5 czerwca:
niem. par. **Tatti** 354 z Hamburga,
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga,
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Londynu (i z pas.),
ang. par. **Kolpino** 1 465 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Carl** 166 z Hamburga,
niem. par. **Elin** 348 z Bremy,
szw. par. **Ester** 892 z Oskarshamnu.
6 czerwca:
niem. par. **Norderney** 547 z Hamburga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
7 czerwca:
duń. par. **Katholm** 816 z Aalborga,
niem. par. **Egeria** 382 z Rotterdamu.
8 czerwca:
niem. par. **Hinrich** 308 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Lipawy (i z pas.),
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.).
9 czerwca:
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki,
niem. par. **Vulkan** 347 z Kolonji.

10 czerwca:
szw. par. **Sven** 191 z Tallinnu,
niem. par. **Ostara** 728 z Kopenhagi,
fr. par. **Lussac** 864 z Antwerpji,
niem. par. **Vineta** 299 z Szczecina,
lit. par. **Lydys** 196 z Szczecina.
11 czerwca:
niem. par. **Käte** 267 z Hamburga,
duń. par. **Niord** 283 z Aarhus,
duń. par. **Lituania** 3 940 z Nowego Yorku (i z pas.).
niem. par. **Brake** 336 z Hamburga,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu,
niem. par. **Doris** 324 z Hamburga.
12 czerwca:
niem. par. **Samland** 453 z Hamburga,
niem. par. **Victoria** 469 z Hamburga,
ang. par. **Smolensk** 1 534 z Londynu,
niem. par. **Anita L. M. Russ** 1 004 z Hamburga,
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
niem. par. **Ottilie** 286 z Hamburga,
niem. par. **Luna** 279 z Bremy,
niem. par. **Lothar** 257 z Hamburga,
ang. par. Kowno 1 477 z Hull (i z pas.).
13 czerwca:
ang. par. **Baltara** 1387 z Londynu (i z pas.).
ang. par. **Minorca** 595 z Grangemouth,
niem. par. **August** 268 z Hamburga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
szw. par. **Egon** 291 z Göteborga.
14 czerwca:
niem. par. **Wiborg** 350 z Lubeki,
duń. par. **Taarnholm** 827 z Manchesteru,
duń. par. **Magnus** 781 z Kłajpedy,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Phöbus** 362 z Rotterdamu.
15 czerwca:
ang par. **Baltara** 1 387 z Lipawy (i z pas.).
16 czerwca:
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Lubeki,
szw. mot. **Erland** 886 z Oernsköldsviku.
17 czerwca:
gd. par. **Etzel** 693 z Antwerpji,
szw. par. **Karin** 196 z Sztokholmu,
norw. par. **Ara** 557 z Göteborga,
niem. par. **Arcona** 303 z Szczecina,
hld. par. **Iris** 720 z Amsterdamu.
18 czerwca:
fsk. par. Poseidon 406 z Helsingforsu,
niem. par. **Stör** 348 z Hamburga,
niem. par. **Tatti** 354 z Hamburga.
19 czerwca:
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
niem. par. **Amrum** 558 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Carl** 166 z Hamburga,
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga,
niem. par. **Gotenhof** 847 z Rotterdamu,
niem. par. **Elin** 348 z Bremy,
ang. par. **Kolpino** 1 465 z Hull (i z pas.).
20 czerwca:
lit. par. **Lydys** 196 z Szczecina,
duń. p. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

4 czerwca:
norw. par. **Wendla** 303 do Aalsundu,
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy,
niem. par. **Danzig** 575 do Tallinnu.
szw. par. **Egon** 291 do Göteborga,
szw. par. **Iris** 169 do Helsingforsu.
5 czerwca:
niem. par. **Siegfried** 329 do Szczecina,
niem. par. **F. W. Fischer** 601 do Wyborga,
hld. par. **Iris** 404 do Amsterdamu,
duń. par. **Uffe** 1 184 do Liverpoolu,
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Lipawy (i z pas.).
6 czerwca:
gd. par. **Prosper** 410 do Antwerpji,
niem. par. **Orest** 382 do Antwerpji.
7 czerwca:
niem. par. **Carl** 166 do Lipawy,
fsk. par. **Poseidon** 408 do Helsingforsu,
szw. par. **Themis** 383 do Göteborga (i z węglem),
niem. par. **Elin** 348 do Bremy.
8 czerwca:
duń. par. **Tiber** 823 do Bordeaux (i z drz.),
szw. par. **Karin** 169 do Sztokholmu,
ang. par. **Tasso** 2 172 do Hull (i z pas.),
ang. par. **Kolpino** 1 465 do Londynu (i z pas.),
9 czerwca:
niem. par. **Tatti** 344 do Hamburga (i z drz.),
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
ang. par. **Haarlem** 565 do Leith,
fsk. p. **Herakles** 2 945 do Rio de Janeiro,
niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi.
10 czerwca:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.).
12 czerwca:
niem. par. **Käte** 267 do Lipawy,
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy,
szw. par. **Sven** 191 do Göteborga,
niem. par. **Vulkan** 347 do Królewca.
13 czerwca:
hld. par. **Odysseus** 606 do Amsterdamu,
czech. par. **Bohemia** 435 do Antwrepji,
niem. par. **Vineta** 299 do Szczecina,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Luna** 279 do Królewca.
14 czerwca:
niem. par. **Wiborg** 350 do Kotki,
niem. par. **Egeria** 382 do Rotterdamu,
niem. par. **Ceres** 363 do Antwerpji,
niem. ż. z m. **Christel Vinnen** 1 548 do Buenos Aires (i z cementem).
15 czerwca:
ang. par. **Smolensk** 1 534 do Londynu i z pas.),
ang. p. **Kowno** 1 477 do Hull (i z pas.),
duń. par. **Lituania** 3 940 do Nowego Yorku (i z pas.).
16 czerwca:
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Doris** 324 do Hamburga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi.
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi.
duń. par. **Katholm** 877do Liverpoolu,
duń. par. **Niord** 283 do Kopenhagi,
szw. par. **Egon** 291 do Helsingforsu.
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu,
duń. par. **Magnus** 781 do Dunkerki.
17 czerwca:
fsk. p. **Navigator** 2 874 do Helsingforsu.
18 czerwca:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Vineta** 299 do Szczecina.
19 czerwca:
szw. mot. **Erland** 886 do Konstantynopola,
ang. par. **Baltonia** 2.390 do Lipawy (i z pas.),
hld. par. **Iris** 404 do Amsterdamu.
20 czerwca:
niem. par. **Tatti** 344 do Hamburga,
niem. par. **Arcona** 303 do Szczecina,
niem. par. **Elin** 348 do Królewca,
fr. par. **Lussac** 864 do Bordeaux,
niem. par. **Ottilie** 286 do Hamburga,
niem. par. **Carl** 166 do Lipawy,
niem. par. **Phöbus** 364 do Rotterdamu.

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie czerwca
(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 245.580, sól 105, parafina 830, cement 1.660, oleje 96, soda 310, koks 320.

Prod. roślinne: jęczmień 250, ow. strączkowe 85, mączka kartoflana 54, cukier sur. 1.650, rafinada 490, pasza dla bydła 75, otręby 130, melasa 830, drzewo 15 975, koniczyna 119, smoła 300.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 120, jaja 277, bydło 19, skóry 7.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 12.100, mączka Thomasa 2.900, kamienie 1 900, węgiel 3 890, siarka 150, saletra chilijska 970, ruda żelazna 6.160, żelazo i stal 770, złom żelazny 9 250, maszyny 250.

Prod. roślinne: pszenica 2.210, żyto 6 730, ryż 670, żywica i kalafonja 19, oleje 494, ekstrakt garbnikowy 80.

Prod. zwierzęce: smalec 535, śledzie sol. 240, tłuszcze 135, skóry sol. [illegible] wełna niezes. 9,5.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
18. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	21. 8.	Polonia	Baltic America Line
14. 7.	" "	" "	20. 7.	Lituania	"
29. 6.	" "	" "	3. 7.	Estonia	"
18. 6.	" Londynu	" Londynu	22. 6.	Smolensk	Ellerman Wilson-Line
19. 6.	" Hull	" Hull	22. 6.	Kowno	"
3. 7.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	3. 7.	Baltonia	"
					Un. Baltic Corp.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
26. 6.	z Le Havre	do Le Havre	26. 6.	S. S. Virginie	Cie Generale Transatlantique

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.